MOTOR SPORT aktuell
NR. 07 / 27. JANUAR 2021
Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

Rallye-WM: Auftakt in Monte Carlo

Rekord-Sieg für Superstar Ogier

Formel 1 im Corona-Modus

Wie plant man diese Saison?

Supercross-WM: Houston

Roczen trotz Pech WM-Spitzenreiter

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 07

24h Daytona: Quali-Rennen

Whelen-Cadillac rast auf Pole-Position

Formel-1-Interview: James Allison

Mercedes-Technikchef warnt vor Problemen

Superbike-WM: Rea im Interview

„Kawasaki hat gute Arbeit geleistet"

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

WILHELM

MOTORSPORT IMAGES

WILHELM

22 Dominanz in Liga zwei: Andreas Mikkelsen hängte in der WRC2 in Monte Carlo alle ab

SKODA

40 Supercross: Der deutsche Honda-Star Ken Roczen führt nach drei Rennen die WM-Tabelle an

HRC

VERGESSENE RENNSTRECKEN
In Thruxton fand nie ein Rennen der Formel 1 statt. Dafür war die Strecke 17 Mal Gastgeber der Ostermontagsrennen der Formel 2. Unser Reporter Michael Schmidt blickt zurück – und nennt die Tücken der Highspeedbahn.
Seite 10

BLICK NACH AUSTRALIEN
In einem Monat beginnt die neue Saison der australischen Supercars. Das Meister-Team musste sich nach dem Penske-Rückzug ganz neu aufstellen. Unser Update zu den Bewegungen in Down Under.
Seite 26

DER AUSGEFALLENE TEST
Das Reglement beschränkt die Testmöglichkeiten für die Werke in der Superbike-WM. Das führte in Jerez zu zwei Tagen des Wartens. Weil das Wetter nicht mitspielen wollte, fuhren die Teams lieber gar nicht.
Seite 34

XPB

Input vom Fahrer: Allison mit Hamilton am Datenpult

WILHELM

Mercedes-Technikchef James Allison verrät, wie aus dem W11 das nahezu perfekte Rennauto wurde und was es trotzdem noch zu verbessern gibt. Wir haben auch die Frage gestellt, warum die Konkurrenz lieber bei Red Bull als bei Mercedes kopiert.

Von: **Michael Schmidt**

Der Mercedes W11 ist das fast perfekte Rennauto. Was konnte er besser als der W10?
Mehr Abtrieb, mehr Power, etwas besser ausbalanciert zwischen einer Runde und der Renndistanz. Das 2019er-Auto war ein exzellentes Rennauto, aber es war etwas schwerer, es auf die Pole-Position zu stellen. Dafür gab es Gründe. Unser Auto betreffend war es schwer, die Vorderachse scharf genug zu bekommen.

Sie haben beim W11 in drei Bereiche viel Arbeit gesteckt. Einer davon betraf die Hinterachse. Warum?
Jeder Fahrwerkskinematiker wird sagen, dass man die Architektur einer Aufhängung nur in kleinen Schritten ändern sollte. Das ist einer der wenigen Bereiche, wo du nicht viel auf der Rennstrecke experimentieren kannst. Du kannst nicht verschiedene Heckpartien bauen, um etwas auszuprobieren. Da fehlt dir die Zeit dazu. Zum Glück sind die Simulatoren und die virtuellen Fahrsimulationen viel besser geworden. Sie können dir teilweise verraten, welche Auswirkungen eine Änderung haben könnte. Trotzdem ist in diesem Bereich Vorsicht angesagt. Wir haben im April 2019 mit den Arbeiten begonnen. Mit dieser Modifikation hatten wir deshalb schon eine gute Vorahnung, wie die Verwindungssteifigkeit und die Fahrwerkscharakteristik aussehen könnten. Aber wenn du die Spurstange von einem Ende des Radträgers ans andere transferierst, änderst du die Mitlenkeigenschaft der Hinterachse unter Belastung. Das alte Auto

!

James Allison

Geburtstag: 21.02.1968
Geburtsort: Louth
Herkunftsland: England

„Für 2021 im luftleeren Raum"

hatte einen Mitlenkeffekt, der das Heck leicht destabilisiert hat. Dieses Layout hat unter Last eine Veränderung des Spurwinkels verursacht. Die neue Position der Spurstange hat diesen Effekt verringert und das Heck stabilisiert. Wir sind vorsichtig vorgegangen und haben uns über Berechnungen, Simulationen und Fahren im Simulator abgesichert. Bei den Testfahrten hatten beide Fahrer schnell das Gefühl, dass sich das Fahrverhalten im Heck deutlich verbessert hatte. Bottas ist die erste Kurve in Silverstone schon in der ersten Runde ohne Mühe voll gefahren.

Was war größer: der aerodynamische oder der mechanische Nutzen?

Ich kann nicht sagen, wie groß der Aerodynamik-Fortschritt genau war. Aber genug, um einen Crashtest zu rechtfertigen. Da, wo der unterste Querlenker jetzt ist, lenkt er an der Crashstruktur hinter dem Getriebe an. Deshalb musste ein Crashtest sein. Das nimmt etwas Fläche für Energieabsorbierung weg, weil du das Zusammenstauchen der Crashstruktur beenden musst, bevor das Hindernis auf den harten Teil des Querlenkers trifft. Um die Regeln zu erfüllen, muss der Crash absolut perfekt ablaufen. Du musst den Spitzenwert der Verzögerung schnell erreichen. Wir haben einige Testläufe gebraucht. Es war strukturell eine schwierige Aufgabe. Weil die Querlenker auf der anderen Seite an einem Teil des Getriebes anlenken, das nicht sehr stark ist. Deshalb mussten wir die Struktur des Getriebes verstärken. Es hat sich aber gelohnt und die Defizite der Fahreigenschaften gelöst.

Hat das die Probleme in langsamen Kurven gelöst?

Das Ausradieren dieser Schwäche ist nicht nur letzten Winter passiert. Wir arbeiten seit 2017 daran. Der 2017er-Mercedes war beeindruckend in schnellen Kurven, aber etwas peinlich in langsamen. Es war ein stufenweiser Prozess, dorthin zu kommen, wo wir jetzt sind. Schon das 2019er-Auto war im Rennen sehr ausbalanciert in allen Arten von Kurven. Elementar war zu verstehen, wie der Reifen auf dem Asphalt Grip entwickelt, abhängig vom Asphalttyp, vom Abtrieb, der Reifentemperatur und der Gummimischung. Der Abtrieb kommt von der Aerodynamik, der Masse des Autos, dem Gewichtstransfer, davon, wie Federn, Stabis und Dämpfer abgestimmt sind. Die Aerodynamik arbeitet nie gleich. Sie ist abhängig von der Position des Autos. Wie es in den Kurven rollt, sich nach vorne und hinten neigt, wie stark die Vorderräder eingeschlagen sind, von der Bodenfreiheit. Diese Matrix ist die Basis für das Aerodynamik-Kennfeld. Sie zeigt, wie sich auf dem Weg des Autos durch eine Kurve der Abtrieb vorne und hinten ändert. Die Kunst ist es, den Abtrieb vorne und hinten immer so hoch wie möglich zu halten, wie es der Kurventyp gerade verlangt. Darauf haben wir uns in den letzten drei Jahren konzentriert. Wir haben einen Weg gefunden, auf dem die aerodynamische Plattform so arbeitet, dass die Reifen zufrieden sind, die vorderen nicht vor den hinteren verschleißen oder umgekehrt. Das hat uns in den langsamen Kurven verbessert, und dort liegt die meiste Rundenzeit. Was haben wir dafür aufgegeben? Den Spitzenwert des Anpressdrucks in schnellen Kurven auf Strecken, wo die aerodynamische Hauptlast auf dem Vorderreifen liegt. Da fliegen wir nicht mehr so wie früher, sind aber immer noch gut genug.

> „Jedes Team hat sich für einen Weg entschieden. Von diesem Konzept abzuweichen, ist mit gewissen Risiken verbunden."
>
> James Allison

Um wie viel hat die Coronakrise die Entwicklungsarbeit während des Jahres verkürzt?

Wir haben früher aufgehört als üblich. Durch den Lockdown haben wir sieben Wochen Windkanalarbeit verloren. Eine Saison dauert normalerweise 35 Wochen. Wir hatten also ein Fünftel weniger Zeit. Unsere letzte Aerodynamikentwicklung wurde Mitte Juli abgeschlossen, also eineinhalb Monate früher als sonst. Das letzte Upgrade kam in Spa ans Auto. Es war Mehr für das Gleiche. Insgesamt haben wir drei Upgrades gebracht. In Österreich, Silverstone und das kleinste in Spa.

Haben Sie den Radstand verändert?

Er ist immer der gleiche wie seit 2017.

Warum kopiert die Konkurrenz nicht Ihren langen Radstand?

Weil es einfacher ist, ihn nicht zu verändern. Es ist immer ein Sprung ins Unbekannte. Wir sind mit unserem Radstand zufrieden. Er macht das Auto vier Kilogramm schwerer als die kürzeren Autos im Feld. Das kostet uns auf bestimmten Strecken 70 bis 80 Millisekunden. Aber wir glauben, dass unser Gesamtkonzept mit dem langen Radstand mehr aerodynamische Vorteile hat. Wir bezahlen für unser Konzept keinen inakzeptablen Preis. Wir können damit leben, weil wir immer noch am Mindestgewicht liegen.

Übernimmt deshalb auch keiner das Konzept der geringen Fahrzeuganstellung?

Da gibt es zwei Antworten. Weil die Medien einen guten Job machen, jedem zu erzählen, dass Adrian Newey die besten Chassis baut, und das hat alle anderen überzeugt, dieses Konzept zu kopieren. In der Zwischenzeit sind wir mit einem Auto unter dem Radar durchgeflogen, von dem alle nur immer geglaubt haben, dass es von seinem starken Motor lebt. Unser Auto ist auch aerodynamisch sehr gut. Jetzt die ernsthafte Antwort. Jedes Team hat sich für einen Weg entschieden, ob sie jetzt Newey kopiert haben oder nicht. Von diesem Konzept abzuweichen, ist mit gewissen Risiken verbunden. Wenn du von einer niedrigen Anstellung auf eine hohe gehst oder umgekehrt, wirst du über eine gewisse Zeit schlechtere Ergebnisse erzielen. Weil du ja in dein Konzept viel Arbeit investiert und es auf einen sehr guten Stand gebracht hast. Jeder Versuch, davon abzuweichen, ist zunächst einmal ein Schritt rückwärts. Und es wird eine Weile dauern, bis du die Vorteile des anderen Konzepts erntest. Es ist schwer, tapfer zu sein, auf ein neues Konzept umzuschwenken. Deshalb bleibt jeder bei dem, was er hat. Schauen Sie sich an, wie lange es bei uns gedauert hat, die Schwäche des 2017er-Autos zu kurieren. Wir wussten, was das Problem verursacht. Aber zu verstehen, wie wir fundamentale Dinge am Auto ändern, ohne über die Klippe zu fallen, ist extrem zeitaufwendig. Das ist, wie wenn du einen Supertanker steuern musst. Du machst kleine Änderungen und es dauert, bis der Tanker die Richtung ändert. Und wenn du in die falsche Richtung steuerst, kann es lange dauern, bis du ihn aufhältst. Deshalb verdient Racing Point große Anerkennung. Erstens dass sie den Mut hatten, das Konzept zu ändern. Zweitens dass sie die Kompetenz hatten, den Wandel schnell und problemlos zu vollziehen.

Wie viel Potenzial steckt noch in diesem Auto?

Wir sind mit der mechanischen Plattform sehr zufrieden. Sie bringt die Reifen bei den meisten Rennen in das Fenster, in dem sie am besten arbeiten. Das Auto ist zuverlässig. Der Motor ist ausgezeichnet. Das Auto ist gut ausbalanciert. Die Aerodynamik passt gut zur Mechanik. Das ist ein gutes Fundament. Trotzdem haben wir Ängste. Es gibt nächstes Jahr einen neuen Reifen. Wir hatten in Portimão ein paar Hinweise auf diesen Reifen, aber da es ein blinder Test auf einer komplett neuen Strecke war, war er nicht sehr aufschlussreich. Bei den letzten beiden Rennen haben wir bessere Informationen bekommen. Wir werden anhand der Daten lernen, ob der Reifen zu unserer mechanischen und aerodynamischen Plattform so gut passt wie bisher. Zum Teil befinden wir uns alle in einem luftleeren Raum. Wir werden für einige Zeit keine Windkanalreifen haben. Dann wissen wir noch nicht, wie nah der erste Satz dieser Windkanalreifen an der Realität ist. Meistens gibt es da anfangs noch Unterschiede. Die zweite Sorge ist, wie sich die neuen Aerodynamik-Regeln auswirken. Die Änderungen sind so groß, dass wir nicht davon ausgehen dürfen, dass unsere Plattform automatisch weiter so gut funktioniert. Wir versuchen gerade, so viel Abtrieb zurückzugewinnen wie möglich. ■

WILHELM

Der Ironman: Sauber feierte 2020 seinen 500. Grand Prix. Sportdirektor Zehnder ist seit dem Debüt an Bord

Segeln auf Sicht

Die Formel-1-Saison 2020 fand wegen Corona unter erschwerten Bedingungen statt. Alfa-Romeo-Sportdirektor Beat Zehnder erzählt, wie sich die Arbeit an der Strecke und im Büro verändert hat. Auch in diesem Jahr erwartet er ein Segeln auf Sicht.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel-1-Saison 2020 hat schon jetzt ihren Platz in der Geschichte. Nie zuvor musste die Formel 1 das Auftaktrennen fünf Minuten vor zwölf absagen. Nie zuvor begann die Saison erst im Juli. Nie zuvor hat der Kalender so oft sein Gesicht geändert, kamen so viele neue Strecken zum Handkuss, feierten so viele stillgelegte Schauplätze ein Comeback. Und nie zuvor gab es ein so gedrängtes Programm. 17 Rennen in 161 Tagen sind Rekord.

Das Virus zwang die Teams in ein Leben in der Blase. 23 Wochen lang reisten 60 bis 80 Leute rund um die Welt, teilweise auch noch aufgesplittet in Untergruppen. Die sieben freien Wochenenden dazwischen mussten den Beteiligten vorkommen wie der Freigang aus einem Gefängnis. Alfa-Romeo-Sportdirektor Beat Zehnder erzählt von den besonderen Vorkehrungen, die getroffen werden mussten, um auf der sicheren Seite zu sein. „In den meisten Fällen hatten wir ein Hotel für uns alleine. Dort, wo das nicht möglich war, haben wir uns abgetrennte Räume zu Essen organisiert. Zwei, drei Mal gab es besondere Anlässe. Da haben wir jeweils ein ganzes Restaurant nur für uns allein reserviert."

Hotels waren ein Brennpunkt, Flugreisen ein anderer. „Bei Flügen sind wir letztes Jahr auf Charter umgestiegen. Auch um das Ansteckungsrisiko zu minimieren. Bei Linienflügen ist es schwierig, die ganze Mannschaft vom Rest zu isolieren. Wir hatten keine Möglichkeit, uns mal vom Team zu entfernen. Es war bis auf die wenigen freien Wochenenden dazwischen wie im Schullager."

Für die Fahrer galten die gleichen Regeln wie für den Rest der Truppe. An der Rennstrecke war das einfach zu kontrollieren. An den Wochenenden dazwischen nicht. „Das wollten wir aber auch nicht", erklärt Zehnder. „Da habe ich an die Vernunft und die Verantwortung jedes einzelnen appelliert, das er keinen Blödsinn macht, nicht in Bars oder zum Stammtisch geht. Man kann keinem verbieten, dass er Familienmitglieder oder enge Freunde trifft. Man sollte aber schon wissen, wie die unterwegs sind. Alle haben sich wirklich vorbildlich verhalten. Wir hatten nach den freien Wochenenden nur einen einzigen Fall."

> „In den meisten Fällen hatten wir ein Hotel für uns alleine. Bei besonderen Anlässen haben wir jeweils ein ganzes Restaurant für uns reserviert."
>
> Beat Zehnder

Insgesamt schlug bei den rund 500 Mitarbeitern in Hinwil zwölf Mal der Blitz ein. Fünf Mal in der Fabrik, sieben Mal im Rennteam. Was angesichts der notgedrungen vielen Kontakte und dem hohen Reiseaufkommen extrem wenig ist. „Vier Fälle gab es allein nach Sotschi. Dort hat es einige Teams erwischt. Da hat nachweislich der Dolmetscher des Verpflegungslieferanten teamübergreifend Leute angesteckt." Deshalb ging nach dem GP Russland die ganze Mannschaft in freiwillige Quarantäne. So konnten mögliche Infektionsketten unterbrochen werden.

Nachverfolgung schwierig

Eine genaue Nachverfolgung der Infektion war aber nicht immer möglich. „In Portugal hatten wir einen Fall aus dem Nichts heraus in der Aufbautruppe der Hospitality. Wir wissen bis heute nicht, wo sich der Kollege infiziert hat. Er war immer mit der Gruppe zusammen. Vielleicht ist es auf dem langen Weg im Truck vom Nürburgring nach Portugal passiert, beim Tanken oder beim Essen. Einer wurde in Imola zwei Mal positiv getestet. Das war nachweislich falscher Alarm. Wir haben ihn in den vier Tagen darauf zu Hause jeden Tag getes-

tet, und er war immer negativ. Einen Fall hatten wir noch in Bahrain zwischen den beiden Rennen. Und eben einen nach einem rennfreien Wochenende. Da bin ich schon stolz darauf, wie diszipliniert sich alle verhalten haben. Es ist nicht einfach, über so lange Zeit in einer Blase zu leben. Da will man zwischendrin auch mal Dampf ablassen", lobt der Teammanager.

Zehnder gehört bei Sauber zu den Männern der ersten Stunde. Noch nie fand es der Ironman so schwierig, für eine Saison zu planen. Nach dem abgesagten Auftakt in Melbourne änderte sich der Kalender im Wochentakt. „Da ist im Hintergrund viel mehr abgelaufen, als in der Öffentlichkeit bekannt wurde. Während des 63-tägigen Lockdowns vor der Saison gab es mehrere Kalender-Möglichkeiten im Angebot. Eine davon hätte bedeutet, dass nach dem GP Japan der Grand Prix von Vietnam oder von China gefahren wird. Die Schwierigkeit war, dass ich mich permanent der Situation anpassen musste. Ich habe dauernd Flüge und Hotels neu gebucht, umgebucht, gestrichen. Kaum hatte ich eine Bestätigung, dass wir von Nagoya nach Hanoi fliegen können, wurde das Rennen gestrichen. Das war relativ aufwendig und kompliziert, es so zu organisieren, dass man keine Stornogebühren zahlen musste."

Kalender ist eine Baustelle

Daran wird sich auch in diesem Jahr nicht viel ändern. Schon im Januar wurde der Kalender zum ersten Mal umgestellt. Zehnder hat sich darauf eingestellt, dass auch diesmal wieder viel Improvisation gefragt ist: „Was wir wissen, ist, dass Melbourne verschoben ist. Dass China und Vietnam abgesagt sind. Ich persönlich glaube, dass wir die Saison nach dem Start in Bahrain Schritt für Schritt nehmen müssen. Nach heutigem Stand könnten wir nach Imola gehen. Aber ich kann mir nicht vorstellen, dass uns die Regierung in England bei der derzeitigen Infektionslage einen Grand Prix fahren lässt. Wir könnten, Stand heute, wahrscheinlich auch nicht zum Nürburgring. Die ganze Situation ist sehr volatil."

Die Impfung, hofft Zehnder, wird irgendwann nützen, „aber es geht halt doch nicht so schnell, wie wir uns das alle erhofft haben. Ich denke, dass uns das erst in der zweiten Saisonhälfte entlasten wird. Im Moment sehe ich auch noch nicht, dass wir auf temporären Strecken fahren können, auch wenn Monte Carlo versichert hat, dass sie das Rennen durchführen wollen. Es wird wieder ein Segeln auf Sicht."

Das Infektionsgeschehen in den einzelnen Ländern wird dem Terminplan zumindest im ersten Halbjahr seinen Stempel aufdrücken. Wer vor der Sommerpause sein Rennen absagen muss, hat wenig Hoffnung, dass es am Ende nachgeholt wird. Es sei denn, dort werden auch wieder Rennen storniert. „Viel Spielmöglichkeiten zum Verschieben gibt es da nicht. Der Kalender in der zweiten Jahreshälfte nach der Sommerpause ist schon voll. Wir haben drei Triples hintereinander. Zuerst Spa, Zandvoort und Monza. Danach Sotschi, Singapur und Japan. Dann geht es auf die andere Seite der Welt zu Austin, Mexiko und São Paulo. Und wieder eine halbe Erdumdrehung zurück nach Melbourne. Das sind zwölf Rennen von Ende August bis Mitte Dezember. Da kann man nichts mehr reinpacken", bedauert Zehnder.

Hotelreservierungen sind für den Chefplaner im Team nicht das große Problem. Viel schwieriger ist es, Flüge zu buchen. „Heute gibt es einen Flug, der morgen gestrichen wird. Wir wollten zum Bahrain-Test mit der Linie fliegen, haben alles gebucht, und dann erfahren, dass zuerst der Zubringer von Zürich nach Frankfurt, und dann auch noch der Flug von Frankfurt nach Bahrain gestrichen wurde. Das ist die Schwierigkeit beim Fliegen. Es gibt zurzeit keine verlässlichen Angaben."

Die härteste Saison

Die Teams müssen hoffen, dass so viele Rennen wie möglich stattfinden, am besten mit Zuschauern. Sonst gibt es eine zweite Saison mit geringeren Einnahmen. Die geringeren Kosten können die Verluste nicht auffangen. Erst recht nicht in diesem Jahr, in dem auf die Rennställe die doppelte oder dreifache Belastung zukommt.

Wie groß die sein wird, ist laut Zehnder heute noch nicht abschätzbar. „Wir wissen einfach nicht, was uns erwartet. Was passiert zum Beispiel, wenn England die Wirtschaft für drei Wochen runterfährt? Dann haben auch alle anderen Teams einen auferlegten Lockdown für drei Wochen und alles verzögert sich." Sollten wie geplant alle 23 Rennen stattfinden, dann wird es für alle Beteiligten eine harte Prüfung. Neben den Renneinsätzen muss das 2021er-Auto weiter gepflegt und das 2022er-Auto mit Vollgas entwickelt werden. Für die fünf großen Teams kommt noch der Gesundschrumpfungsprozess dazu, um die Anforderungen der Budgetdeckelung zu erfüllen. Ein Vorteil für die Kleinen?

Beat Zehnder glaubt schon, allerdings nicht sofort. „Wir sind sehr effizient. Wenn ich mir die Mitarbeiterliste aller Teams anschaue und vergleiche, dann haben wir permanent die wenigsten Mitarbeiter an der Rennstrecke. Der Vorteil wird sich aber erst 2023 und 2024 bemerkbar machen. Die großen Teams entlassen ja ihre 300 bis 400 Leute nicht von heute auf morgen. Sie werden die Übergangsphase nutzen, um mit mehr Mitteln und Personal die neuen Autos für 2022 zu entwickeln. Bei Reglementsänderungen hatten die reichen Teams schon immer Vorteile. Bei den Abläufen kann es aber schon sein, dass die großen Teams sich in der Anpassungsphase schwerer tun werden als die Teams, die nichts ändern müssen." ■

WILHELM

Streckenvisite in der Blase: Giovinazzi und sein Team

WILHELM

Zweigeteilte Garage: Jede Fahrzeug-Crew war eine eigene Blase

WILHELM

Fortschritt trotz Corona: Alfa Romeo war die viertbeste Boxenstopp-Crew

Formel 1

F1-Test als TV-Event

Warum testet die Formel 1 in Bahrain und nicht in Europa? Und warum zwei Wochen vor dem Saisonstart? Bahrain profilierte sich als beste Corona-Polizei. Der Test soll ein großes TV-Event werden.

Von: **Michael Schmidt**

So wenig hat die Formel 1 noch nie getestet. Die Wintertests sind von acht auf sechs und jetzt drei Tage geschrumpft. Zum ersten Mal finden auch unter der Saison keine Testfahrten statt. Die Probefahrten davor wurden von Barcelona nach Bahrain verlegt. Obwohl es in Corona-Zeiten logistisch einfacher wäre, in Europa zu fahren. Da hätte man notfalls die Wahl zwischen mehreren Strecken und könnte kurzfristig Termine ändern.

Bahrain bekam den Zuschlag, weil die Teams das beste Gefühl mit diesem Austragungsort haben. „Sie waren Musterschüler in Sachen Corona-Sicherheit. Nirgendwo sonst wurde so effektiv bei Ankunft getestet, nirgendwo sonst gab es so schnell Testergebnisse", lobt Alfa Romeo-Sportdirektor Beat Zehnder. Die zwei Wochen Pause bis zum Grand Prix sind vom Formel-1-Management gewünscht. Der Test soll wie ein Grand Prix als großes Event im Fernsehen übertragen werden. Da will man Abstand zum ersten Rennen. Bahrain bezahlt extra Geld dafür. ■

XPB

Bahrain als erste Wahl: Die Formel 1 testet vom 12. bis 14. März im Königreich

Formel 1

Honda oder nichts

Red Bull pocht auf einen Entwicklungsstopp bei den Motoren, um 2022 den Honda-Motor in Eigenregie einsetzen zu können. In dieser Woche erwartet Sportchef Helmut Marko eine Klarstellung der FIA zu dem Thema. Red Bull appelliert an die Konkurrenz.

Von: **Andreas Haupt**

Das Thema ist seit Oktober letzten Jahres präsent. Seit Hondas Ankündigung eines Rückzugs aus der Formel 1 mit Saisonende 2021 arbeitet Red Bull mit dem japanischen Hersteller an einer Lösung für eine Motorenübernahme. In Milton Keynes will der Rennstall in Zukunft den Sechszylinder-Turbo samt der Hybrid-Komponenten in Eigenregie betreiben. Dafür braucht Red Bull einen Entwicklungsstopp auf der Motorenseite. Mit Honda habe man sich über die vertraglichen Details inzwischen verständigt, verkündet Red Bulls Sportdirektor Helmut Marko. Was fehlt, ist eine Entscheidung über das Einfrieren der Motoren ab 2022. Diesbezüglich erwartet Red Bull in dieser Woche Bewegung. „Da sollte eine Klarstellung von der FIA erfolgen", sagt der Grazer Doktor.

Marko appelliert an die Konkurrenz, einem Entwicklungsstopp zuzustimmen. „Aus reinen Vernunft- und Kostengründen ist ein Engine Freeze der einzige Weg mit diesen unglückseligen Triebwerken." Für den Fall eines negativen Ausgangs hat Red Bull keinen Plan B in der Schublade. Man will nicht wieder zahlender Kunde ohne Mitspracherecht bei der Entwicklung werden. Für Red Bull gibt es nur das eine oder nichts: Entweder es geht mit Honda-Motoren weiter, „oder wir müssen unser Formel-1-Engagement drastisch überdenken". ■

WILHELM

Alles oder nichts: Red Bull will auch ab 2022 mit Honda-Motor fahren

NACHRICHTEN

WER IST DER ERSTE?

Die ersten Präsentations-Termine stehen fest. Haas will wie im letzten Jahr den Anfang machen. Der US-Rennstall plant die Vorstellung des neuen Autos für Anfang Februar. Alfa Romeo nennt den 22. Februar als Termin für den C41. Das Auto wird im polnischen Warschau präsentiert. Dort sitzt mit Orlen einer der großen Sponsoren.

ERSTER TAG FÜR VETTEL

Sebastian Vettel hat seinem neuen Arbeitgeber einen Besuch abgestattet. Für die Sitzanpassung und erste Runden im Simulator reiste er in die Aston-Martin-Fabrik nach Silverstone. Auch Sergio Pérez nahm die Arbeit auf. Der Mexikaner war in Milton Keynes bei Red Bull, um Simulator zu fahren, Probe zu sitzen, und mit den Ingenieuren zu sprechen.

VESTI ZU MERCEDES

Mercedes nimmt Nachwuchsfahrer Frederik Vesti in sein Junior-Programm auf. Der Däne bleibt 2021 in der Formel 3, fährt aber für ART, statt für Prema.

DE SILVESTRO NACH INDY

Simona de Silvestro wird am Indy500 teilnehmen. Die Schweizer Rennfahrerin sitzt in einem Dallara-Chevrolet, der von Paretta Autosport in Zusammenarbeit mit Penske an den Start gebracht wird. Marco Andretti wird 2021 nur ein Teilprogramm fahren – inklusive Indy.

GIMAX IST TOT

Der Sportwagen-Pilot Carlo Franchi ist am 13. Januar gestorben. Der Italiener, besser bekannt unter seinem Pseudonym „Gimax", wurde 1978 Sportwagen-Europameister in einem Osella-BMW.

INDY-START VERSCHOBEN

Der Saisonstart der IndyCar-Serie im Barber Motorsports Park wurde vom 11. auf den 18. April verschoben. IndyCar plant mit 17 Rennen. Finale ist erstmals in Long Beach.

Thruxton

Passionsspiele in der Provinz

Thruxton zählt zu den englischen Rennstrecken, die auch ohne Grand Prix Geschichte geschrieben haben. Der anspruchsvolle Kurs mit seinen schnellen Kurven war 17-mal Gastgeber der Ostermontagsrennen der Formel 2. Noch heute finden in Thruxton Rennen statt.

Von: **Michael Schmidt**

Oulton Park, Snetterton, Thruxton: drei Namen, die jeder Rennsport-Fan kennt. Dabei fand auf keiner dieser Strecken je ein Grand Prix statt. Sie wurden im Schatten ihrer berühmteren Nachbarn Silverstone, Brands Hatch oder Donington bekannt durch die Formel 2, die Formel 3 oder Tourenwagen-Rennen. Sie waren die frühe Spielwiese für britische Weltmeister von James Hunt bis Damon Hill. Dort trafen Ayrton Senna und Martin Brundle im Rahmen der britischen Formel-3-Meisterschaft 1983 fünf Mal aufeinander. Senna räumte in Thruxton vier Siegerpokale ab, Brundle einen.

Die Strecke im Südwesten von London erinnert ein bisschen an Silverstone. Auch sie entstand um einen Militärflughafen der Royal Air Force herum. Zwischen 1950 und 1967 fanden auf den Start- und Landebahnen und den Zubringerwegen Auto- und Motorradrennen statt. 1968 wurde für 75 000 Pfund, was nach heutigem Stand etwa 1,5 Millionen Euro entspricht, eine permanente Strecke in die hügelige Landschaft rund um das kleine Flugfeld modelliert. Sie sollte die Rolle von Goodwood übernehmen, das für Motorsportveranstaltungen zwei Jahre zuvor geschlossen worden war. Thruxton rühmt sich als Englands schnellste Rennstrecke. Der Rekordschnitt von 220,465 km/h wurde vor 21 Jahren mit einem Formel 3000 aufgestellt. Ein modernes Formel-1-Auto würde locker die 250-km/h-Marke reißen. Und dann hat Thruxton mit Church Corner noch die schnellste Kurve auf der Insel.

Ähnlichkeit mit Silverstone

Das Layout hat durchaus eine Ähnlichkeit mit der ursprünglichen Streckenvariante von Silverstone. Superschnell, mit fünf Ecken, die runder ausfallen als beim Original. Echte Geraden gibt es nicht. Alles ist irgendwie gebogen. Mit 3,792 Kilometern Länge ist der Kurs kompakter als Silverstone, und er führt im Gegensatz zu Englands Formel-1-Metropole auch leicht bergauf, bergab. Der Höhenunterschied beträgt 17 Meter.

Die Zielgerade ist wie in Brands Hatch gebogen und geht ansatzlos in eine schnelle Rechtskurve über. Nach 800 Metern beginnt eine Rechts-Links-Rechts-Passage, die man mit Maggotts und Becketts in Silverstone vergleichen könnte. Sie ist nach den Speedrekord-Pionieren Campbell, Cobb und Segrave benannt. Hier hatten Carlos Reutemann 1972, Ronnie Peterson 1975 und Mike Thackwell 1981 schwere Unfälle. Thruxton kann tückisch sein. Auf der durchweg 14,5 Meter breiten Piste gibt es wenig Referenz für Brems- und Einlenkpunkte. Trotz des offenen Landes sind viele Kurven blind.

Die Durchschnittsgeschwindigkeiten lagen schon in den 70er-Jahren jenseits der 180-km/h-Marke. Neben der Strecke ist nur scheinbar viel Platz. Ein Grünstreifen trennt die Strecke von soliden Erdwällen, die heute mit Reifenstapeln abgeschirmt sind. Wer von der Strecke abkommt, bremst sich auf dem Gras nur unzureichend ab.

Typisch britisch: Die Zielgerade ist eher ein Zielbogen. Die erste Kurve geht fast voll

Drei weitere lang gezogene Kurven, die teilweise nach außen hängen, führen in den schnellsten Teil der Strecke, die bergauf verlaufende Brooklands-Gerade, die gebogen ist wie eine Banane. Sie mündet auf einer Kuppe in die Schikane vor Start und Ziel. Der langsamste Teil der Bahn war beim Formel-3-Rennen 1992 Schauplatz einer Tragödie. Der Holländer Marcel Albers starb bei einer Kollision mit Elton Julian. Sein Ralt landete kopfüber auf der Streckenbegrenzung.

Enge Straßen, viele Staus

Ich war 1981 und 1982 in Thruxton, habe die Siege von Roberto Guerrero im Maurer-BMW und Johnny Cecotto im March-BMW miterlebt und steckte 1982 als Fotograf mittendrin in einer Massenkollision beim Start. Wir standen alle ungeschützt auf dem Erdwall neben der Strecke. Um uns herum lagen die Trümmer der Autos verstreut. Thierry Tassins Toleman zerbrach in zwei Teile. Die Formel-2-Rennen am Osterwochenende waren damals eine große Nummer. Bis zu 30 000 Zuschauer quälten sich in kilometerlangen Staus über schmale englische Landstraßen an den Ort des Geschehens.

König von Thruxton war Jochen Rindt, der die ersten drei Rennen auf der neu gebauten Strecke gewann. Folglich trug die Veranstaltung am Ostermontag ein paar Jahre lang den Namen Jochen Rindt Memorial Trophy. Mit dem ersten Auftritt der Formel 3000 in der Saison 1985 endete die internationale Motorsport-Geschichte von Thruxton. Ein Gerichtsbeschluss aus den 70er-Jahren erlaubte nur zwölf Tage Rennsport pro Jahr. Lokale Umweltaktivisten wollten schon 1970 jegliche Aktivität stoppen, scheiterten aber mit ihrem radikalen Anliegen. Heute fahren nur noch die Britische Tourenwagen-Meisterschaft und die nationale Superbike-Serie auf dem Kurs in Hampshire. ■

DIE SIEGER (FORMEL 2)

1968	Jochen Rindt	Brabham-Cosworth	176,119 km/h
1969	Jochen Rindt	Brabham-Cosworth	181,310 km/h
1970	Jochen Rindt	Brabham-Cosworth	181,438 km/h
1971	Graham Hill	Rondel-Cosworth	181,716 km/h
1972	Ronnie Peterson	March-Ford	188,584 km/h
1973	Henri Pescarolo	Rondel-Ford	184,207 km/h
1975	Jacques Laffite	Martini-BMW	186,670 km/h
1976	Maurizio Flammini	March-BMW	187,164 km/h
1977	Brian Henton	Boxer-Hart	189,627 km/h
1978	Bruno Giacomelli	March-BMW	188,943 km/h
1979	Rad Dougall	Toleman-Hart	195,001 km/h
1980	Brian Henton	Toleman-Hart	194,989 km/h
1981	Roberto Guerrero	Maurer-BMW	195,403 km/h
1982	Johnny Cecotto	March-BMW	196,075 km/h
1983	Beppe Gabbiani	March-BMW	195,828 km/h
1984	Mike Thackwell	Ralt-Honda	198,011 km/h
1985	Emanuele Pirro	March-Cosworth	(Regen) 188,976 km/h

Rekord: 1,01,96 min = 220,465 km/h (Earl Goddard, Reynard 95d-Judd, 2000)

THRUXTON

SEGRAVE
GOODWOOD
CAMPBELL
COBB
NOBLE
VILLAGE
ALLARD
BROOKLANDS
CHURCH
WOODHAM HILL
CLUB CHICANE

STRECKENDATEN

Lage:	10 km westlich von Andover
Länge:	3,792 km (1968–…)
Breite:	14,5 m
Rechtskurven:	8
Linkskurven:	4
Schnellster Teil:	ca. 300 km/h
Langsamster Teil:	ca. 90 km/h

MSA

Der selektivste Abschnitt: Die Kurven Campbell, Cobb und Segrave

MOTORSPORT IMAGES

Start zum F2-Rennen 1975: Laffite, Brambilla und Henton fast gleichauf

Cadillac dominierte das Quali-Rennen eine Woche vor dem Saisonstart in Daytona

IMSA

Es ist angerichtet

Ganze 70 Tage liegen im Corona-Winter 2020/21 zwischen dem IMSA-Finale in Sebring und dem Saisonstart in Daytona am kommenden Wochenende. Trotz der kurzen Spanne hat sich in der IMSA-Serie viel getan: neues Quali- und Punktesystem, viele Teams- und Fahrerwechsel, dazu eine komplett neue Rennklasse.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Es ist zwar nicht so, dass bei der IMSA-Serie kein Stein auf dem anderen geblieben wäre, aber IMSA-Präsident John Doonan hat sich in der kurzen Winterpause bemüht, Anpassungen an die Corona-Pandemie zügig zu forcieren: Das erste, was wegfiel, war der Roar-Test, der traditionell vier Wochen vor dem 24h-Rennen in Daytona stattfand. Teams und Fahrer aus Europa mussten deshalb im Januar zweimal nach Florida fliegen, jetzt fand der Vortest am Wochenende vor dem Rennen statt, was ziemlich viel Sinn macht.

Zweitens fand am vergangenen Sonntag auch schon ein Quali-Rennen statt, bei dem die Startplatzvergabe fürs 24h-Rennen ermittelt wurde. Und für dieses neue Qualifying-Format gibt es auch noch zusätzliche Meisterschaftszähler. Noch wichtiger: IMSA hat das komplette Punktesystem umgestellt, indem man (Nascar-like) die Punktanzahl verzehnfacht hat. Bisher gab es für einen Rennsieg 35 Zähler, jetzt gibt es 350 Punkte.

Quali-Rennen als Risiko?

Das Quali-Rennen fand schon mal nicht die ungeteilte Zustimmung im Fahrerlager: Da der Roar-Test und damit das Quali-Rennen nur eine Woche vor dem echten Rennen stattfindet, fürchteten viele Teams das Risiko von Unfällen – und ließen es daher ruhig angehen, zumal die Startposition bei einem 24h-Rennen eher nebensächlich ist.

!

Der Zuspruch für die LMP2-Klasse ist leicht zu erklären: Die Teams wollen sich mit guten Resultaten für einen Herstellerdeal in der neuen LMDh-Ära empfehlen.

Da das Quali-Rennen diesmal auch noch bei wechselhaften Wetterbedingungen stattfand, was das Unfallrisiko weiter erhöht, forderten einige Teamchefs von IMSA-Boss Doonan sogar die Absage. „Dieses blöde Quali-Rennen taugt nur für Kopfschmerzen“, fluchte ein prominenter DPI-Teamchef. Am Ende traten 47 von 49 Teams am Sonntag zum Quali-Rennen an – denn auf Punkte können auch kritische Teamchefs nicht verzichten.

Ein weiterer Grund zur Sorge war die neue LMP3-Klasse, die ab dem Saisonstart in Daytona das IMSA-Feld auf fünf Klassen erhöht. Warum LMP3? IMSA fürchtet bei der Umstellung von DPI auf die neue LMDh-Klasse Einbußen beim Starterfeld, die gleiche Sorge betrifft die kränkelnde GTLM-Klasse. Laut TV-Verträgen muss IMSA ein Starterfeld von 25 Wagen garantieren – da füllt man das Feld gerne mal mit einer Amateurklasse auf, ähnlich der Prototype Challenge (LMPC) vor wenigen Jahren. So ist zwar ein starkes Teilnehmerfeld garantiert, gleichzeitig spült die Öffnung aber unerfahrene Amateurrennfahrer in die Serie.

Experten erwarten daher für die neue Saison deutlich mehr Unfälle und Gelbphasen – was die Strategie der Topteams arg durcheinanderwirbeln könnte. Die Befürchtungen bestätigten sich übrigens schon beim Quali-Rennen: Beim Start drehten sich bereits drei LMP3-Wagen ins Aus, ein weiterer LMP3 kreiselte dann hinter dem Safety Car.

Nichtsdestotrotz konnte IMSA mit der Einführung der LMP3-Klasse sieben zusätzliche Fahrzeuge für Daytona anlocken. Die

Teams durften die Kupplungen verstärken, um besser für die langen Renndistanzen gewappnet zu sein. Ähnlich erfreulich ist der Zuspruch zur LMP2-Klasse, wo für Daytona zehn Autos genannt sind. Der Grund für den LMP2-Boom 2021 ist klar: Die guten LMP2-Teams wollen sich in Stellung bringen, wenn die LMDh-Flotte ab 2023 ausgerollt wird, unter anderem mit Audi und Porsche. Die Perspektive erklärt, warum IMSA wie auch die Sportwagen-WM für 2021 so viele LMP2-Teams anlocken konnten.

LMP2 als Quali für LMDh?

Zwar haben die LMP2-Teams in Daytona wegen der etwas untauglichen Sprint-Aerodynamik und den langen Übersetzungen des Endurance-Spec-Getriebes keine Chance, die DPI-Wagen herauszufordern, aber vielen Teams geht es wohl eher darum, potenziellen LMDh-Herstellern zu beweisen, wie gut sie sind.

Nach so vielen positiven News kommen jetzt die eher mauen Nachrichten: Die beiden Herstellerklassen DPI und GTLM schwächeln, doch das hatte die IMSA-Serie für eine Übergangsphase wie erwähnt erwartet. In der DPI-Topklasse sind für Daytona nur sieben Autos genannt, und es werden noch weniger in den regulären Rennen. In der GT-Topklasse fährt BMW nur noch die vier großen Langstreckenrennen, womit nach dem Rückzug von Ford und Porsche für viele IMSA-Läufe nur noch ein Werksteam am Start stehen wird – nämlich Corvette.

Das Gute: In der GTD-Klasse für GT3-Autos, die wohl bald die GTLM- oder GTE-Autos ersetzen wird, stehen in Daytona 19 Fahrzeuge am Start. Und richtig, auch hier wollen sich wohl einige GT-Teams für die Zukunft in Stellung bringen. Den Daytona-Fans kann das alles nur recht sein, denn fürs Rennen sind damit satte 49 Fahrzeuge genannt!

Apropos in Stellung bringen: In der DPI-Klasse gibt es die Rückkehr von Chip Ganassi Racing mit einem Cadillac-DPI zu verzeichnen, wo Kevin Magnussen und Renger van der Zande fahren werden. Natürlich will Ganassi ab 2023 wieder einen echten Herstellerdeal an Land ziehen. Die Cadillac-Front ist eh stark aufgestellt: JDC-Miller ist mit Tristan Vautier, Loïc Duval und Sébastien Bourdais ebenso hoch einzuschätzen wie Ally Cadillac Racing mit Jimmie Johnson, Kamui Kobayashi, Simon Pagenaud und Mike Rockenfeller.

Das Whelen-Team bietet Felipe Nasr, Pipo Derani sowie Mike Conway und Chase Elliott auf.

> „Wir müssen noch an den Stopps und an der Strategie arbeiten – das ist im Quali-Rennen mehr als offensichtlich geworden.“
>
> Cadillac-Pilot van der Zande

Mazda setzt in der Topklasse in diesem Jahr hingegen nur noch ein Auto für Harry Tincknell und Oliver Jarvis ein. Die größten Veränderungen gab es bei Acura: Das Penske-Team ist raus, dafür setzt Wayne Taylor ein Auto für Sohnemann Ricky sowie Helio Castroneves ein, die in Daytona von Felipe Albuquerque und Alex Rossi unterstützt werden. Dazu kommt Meyer Shank Racing mit Dane Cameron und Olivier Pla.

Auch in den GT-Klassen gab es viele Wechsel: Der amtierende GT3-Meister Mario Farnbacher fährt in diesem Jahr nicht mehr bei Meyer Shank Racing, sondern bei Magnus Racing. Oliver Gavin, seit über 20 Jahren in Corvette-Diensten, fährt in Daytona einen Lexus von Vasser Sullivan. Nach dem werksseitigen Ausstieg von Porsche hat Nick Tandy bei Corvette eine neue Heimat gefunden, wo er mit Tommy Milner und Alex Sims zusammenspannt.

In der zweiten Corvette fahren Antonio García, Jordan Taylor und Nicky Catsburg. In der GTLM-Klasse steht übrigens dennoch ein Porsche 911 RSR für den Sohn von IMSA-Sponsor WeatherTech, Cooper MacNeil, am Start, der in Daytona von Gianmaria Bruni, Richard Lietz und Kévin Estre prominent unterstützt wird.

Quali: Caddy holt Pole

Das neue Format mit dem Quali-Rennen mag die Kritik der Teams herausfordern, einen Vorteil hat es: Ein Rennen ist vermutlich besser geeignet, um die gezeigte Performance für die BOP zu analysieren als viele gezeitete Einzel-Sessions. Trotzdem war natürlich die BOP wieder in aller Munde. In der DPI-Klasse freute sich Acura über mehr Benzin, obwohl sie im Vergleich zum Vorjahr 5 kW Leistung einbüßten. Cadillac musste mit mehr Gewicht starten, trotzdem dominierten die Caddys die Zeitenjagd – und am Ende auch das Rennen.

Zwar startete auch Mazda aus der ersten Reihe, doch die Cadillac dominierten das Rennen, weil sie im Infield schneller waren und erkennbare Vorteile beim Anbremsen von Turn 1 hatten. Das Auto von Whelen Engineering mit der Startnummer 31 (Nasr, Derani, Conway, Elliott) hatte das Rennen im Finale im Griff. Im Fahrerlager machte das Gerücht die Runde, dass die Cadillac einen modifizierten Aero-Kit verwenden würden, der den Luftwiderstand reduziert. Das würde natürlich der Tempobolzerei auf den langen Geraden in Daytona spürbar helfen – und in der Tat sahen die Caddy-Topspeedwerte recht ordentlich aus. Das Cadillac-Camp verwies die Gerüchte um den Aero-Kit allerdings sofort ins Reich der Fabel.

Das Whelen-Team übernahm in der letzten Stunde des auf 1.40 Stunden angesetzten Quali-Rennens das Zepter und siegte, aber Cadillac führte das Rennen in fast jede Runde an, was auch an Ex-F1-Pilot Kevin Magnussen lag, der im Caddy von Chip Ganassi Racing mit der Nummer 01 ein ordentliches Feuerwerk abbrannte: Der Däne war zu Rennbeginn bei nassen Bedingungen eine Klasse für sich und verbesserte sich gleich in der Startrunde von Platz 3 auf Position 1.

Ein Strategiefehler in einer der beiden Gelbphasen warf den Ganassi-Flitzer dann allerdings auf den letzten Klassenrang zurück. „Wir müssen noch an den Stopps und der Strategie arbeiten, das ist im Rennen mehr als offensichtlich geworden“, so Magnussens Teamkollege Renger van der Zande nach dem Rennen.

Corvette mit Doppelsieg

Hinter dem siegreichen Whelen-Cadillac belegte Mazda trotz Reifenproblemen Platz 2. „Wir haben aber nie voll attackiert, um das Unfallrisiko so gering wie möglich zu halten“, sagte Oliver Jarvis nach dem Rennen. Acura-Teamchef Wayne Taylor fasste die Lage so zusammen: „Im Moment hat Cadillac einen Vorteil. Wir haben zwar mehr Sprit für den Stint, aber zu wenig Leistung.“ Das war auch als Kritik an der BOP zu verstehen.

In der GTLM-Klasse holte Nick Tandy bei seinem Debüt für Corvette Racing gleich beim Quali-Rennen den ersten Rennsieg, dicht gefolgt von seinen Teamkollegen Jordan Taylor und Antonio García. ■

IMSA

Mazda belegte im Quali-Lauf wegen Reifenproblemen nur Platz 2

IMSA

Das deutsche Team Mühlner Motorsport holte den Sieg in der LMP3-Klasse

„Der Wechsel war logisch“

Der neue Corvette-Werksfahrer Nick Tandy über seine ersten Erfahrungen mit der C8.R, die Unterschiede im Vergleich zum Porsche 911 RSR und die Perspektiven für die kommende IMSA-Saison 2021.

Von: **Marcus Schurig**

Wie läuft die Anpassung an die neue Umgebung bei Ihrem neuen Arbeitgeber Corvette Racing?
Das kann ich so richtig wohl erst sagen, wenn ich endlich wieder Rennen fahren kann! Zwar war die Offseason in diesem Winter kürzer als sonst, weil das IMSA-Finale wegen der ganzen Corona-Terminverschiebungen erst Mitte November stattfand. Und normalerweise testen wir in den Wintermonaten recht viel, um uns auf den IMSA-Auftakt in Daytona Ende Januar vorzubereiten. Aber in diesem Winter war es ruhiger – wegen Corona und dem Lockdown. Insofern kann ich noch nicht allzu viel erzählen.

Es sollte bei Ihrem Corvette-Debüt in Daytona ein Vorteil sein, dass Sie die Serie ebenso wie die GTLM-Autos durch Ihre Zeit bei Porsche sehr gut kennen, richtig?
Ja, das Umfeld ist natürlich bekannt, ich kenne die Abläufe und das Prozedere bei den Rennen, ebenso die Rennstrecken. Andererseits fahre ich jetzt ein neues Auto. Dazu arbeite ich im Team mit vielen Menschen zusammen, die ich noch nicht so gut kenne. Deshalb bin ich ungeduldig und möchte endlich loslegen – wie ein junger Hund, der endlich Gassi gehen will!

Sie sind die aktuelle Corvette C8.R schon gefahren?
Ja, ich hatte einen Testtag in der Corvette. Dazu kenne ich die C8.R durch die Simulatorarbeit und indirekt durch die Beobachtung aus der letzten Saison.

Beschreiben Sie doch mal die Unterschiede zum Elfer.
Es sind unterschiedliche Fahrzeugkonzepte, und folglich unterscheidet sich die Art, wie man fährt. Der Porsche hatte einen vergleichsweise kurzen Radstand, obwohl das Auto über die Jahre immer breiter wurde und außerdem immer mehr Abtrieb bekam. Am Ende war das Auto wegen des kurzen Radstandes etwas nervös. Die Corvette C8.R hat einen längeren Radstand und fühlt sich deshalb in gewissen Kurven und bei gewissen Geschwindigkeiten satter und stabiler an. Ich hatte bisher dazu den Eindruck, dass die C8.R eine starke Konstanz über den Stint hinweg hat – da mussten wir im Porsche mehr ans Limit gehen, was manchmal auch durchaus herausfordernd und stressig war. Allerdings brauche ich noch mehr Fahrzeit, um die Potenziale bei der Corvette C8.R voll ausschöpfen zu können.

CORVETTE

> „Der Porsche war wegen des kurzen Radstandes nervös. Die Corvette liegt satter und stabiler.“
>
> Corvette-Pilot Nick Tandy

Was erwarten Sie vom GTLM-Starterfeld in 2021?
Am Ende müssen wir mit dem umgehen, was am Start ist. Für uns ist momentan die Frage, ob BMW die volle Saison fährt – das wäre natürlich super. (Anm. der Redaktion: BMW hat am 19. Januar bestätigt, dass sie nur die vier großen Langstreckenrennen bestreiten werden, nicht die volle IMSA-Saison.) Man muss im Rennsport akzeptieren, dass es gute Jahre gibt und auch schlechte. Vor ein paar Jahren hatten wir mit Ford, Ferrari, Porsche, BMW und Corvette ein bombastisches Starterfeld, im Moment ist es etwas dünner. Motorsport ist in jeder Klasse ein zyklisches Geschäft. Ich bin aber sicher, dass die Rennen trotzdem spannend werden. Und in Daytona stehen ja auch wieder sechs Fahrzeuge in der GTLM-Klasse am Start.

Ist Ihnen der Wechsel von Porsche zu Corvette eigentlich leicht gefallen …?
Im Rückblick muss ich sagen: Ja. Als sich die Chance bot und parallel der IMSA-Ausstieg bei Porsche abzeichnete, war der Wechsel fast logisch. Natürlich werde ich mein gewohntes Umfeld beim Porsche-Team Core Autosport vermissen, denn wir fuhren über viele Jahre zusammen, und da entstehen am Ende natürlich auch Freundschaften. Das ist bei einem Wechsel für einen Rennfahrer eh immer der schwierigste Punkt, nämlich neue Beziehungen aufzubauen und sukzessive das Vertrauen im neuen Team herzustellen.

Hatten Sie auch andere Optionen?
Ja, ich hatte auch andere Optionen. Aber erstens wollte ich unbedingt in der IMSA-Serie weiterfahren, denn die ist aus meiner Sicht die beste Sportwagenserie der Welt. Außerdem findet sie auf den besten und anspruchsvollsten Strecken der Welt statt. Das wäre bei Porsche 2021 nicht mehr möglich gewesen. Zweitens wollte ich auch unbedingt weiter in der GTLM-Klasse antreten, denn dort fahren reinrassige GT-Rennautos, eingesetzt von Werksteams. Der Wettbewerb in dieser Klasse ist absolut herausragend und einmalig – und daher war meine Wahl schnell getroffen.

Braucht man von Zeit zu Zeit vielleicht auch mal eine neue Herausforderung?
Das würde ich so sehen, ja. Ich komme in ein Team, das seit 20 Jahren super erfolgreich ist und im letzten Jahr die IMSA-Titel geholt hat. Ich muss mich in diesem Umfeld neu beweisen, gegen sehr starke Teamkollegen, die ich schon geschätzt habe, als ich noch bei Porsche fuhr.

Sie sind ja bekennender Stock-Car- und Nascar-Fan, jetzt fahren Sie für einen US-Hersteller …
Ich weiß, dass viele Leute im IMSA-Fahrerlager darüber spekulieren, dass ich auch auf Einsätze im Stock-Car-Sport schiele, aber dem ist nicht so. Mein voller Fokus gehört der IMSA-Serie und der Top-GT-Klasse. Ja, ich bin Stock-Car-Fan – aber nein, das ist nicht Teil des Vertrages.

Wie sehen Sie allgemein die Zukunft des Motorsports?
Ich bin eigentlich zuversichtlich, auf jeden Fall optimistischer, als ich es im Juni 2020 war. Mehrere Hersteller haben jetzt den Einstieg in die Langstrecken-Topklassen Hypercar und LMDh verkündet, das sind sehr positive Signale. In Summe glaube ich, dass sich die Hersteller weiter im Motorsport auf Topniveau engagieren werden, solange die Kosten im Rahmen bleiben. ■

Sportwagen-WM (WEC): Saisonauftakt in Sebring gecancelt

Portimão ersetzt WM-Lauf Sebring

Wie zu erwarten, hat die Sportwagen-WM (WEC) ihren Saisonstart im Rahmen des Sebring-Doubleheaders mit der IMSA-Serie aus logistischen Gründen gecancelt. Als Ersatz fährt die Weltmeisterschaft jetzt am 4. April in Portimão.

Von: **Marcus Schurig**

Zum zweiten Mal in Folge musste die Sportwagen-WM (WEC) letzte Woche ihr 1000-Meilen-Rennen in Sebring absagen: Im letzten Jahr waren Corona und die Einreisebestimmungen schuld, in diesem Jahr waren die Unwägbarkeiten aus den gleichen Gründen zu hoch. „Das globale Infektionsgeschehen und die daraus resultierenden Reisebeschränkungen ließen uns keine andere Wahl, als den WM-Saisonauftakt 2021 in Europa stattfinden zu lassen, um jedes unnötige Risiko auszuschließen“, so der neue WM-Boss Frédéric Lequien.

Nach aktueller Planung soll der Saisonvortest am 30. und 31. März auf der portugiesischen Piste von Portimão stattfinden, vom 2. bis 4. April findet dann auch der Saisonauftakt auf dem Algarve International Circuit statt, es wird dabei über die Renndistanz von acht Stunden gefahren. Unerwähnt bleibt in der Pressemitteilung, dass Portugal aktuell die höchsten Infektionszahlen in ganz Europa aufweist – eine neuerliche Verschiebung ist also nicht auszuschließen.

„Es ist außerordentlich bedauerlich, dass wir jetzt schon zum zweiten Mal in Folge wegen der Corona-Pandemie nicht in Sebring antreten können“, gab ACO-Präsident Pierre Fillon zu Protokoll. Die Sportwagen-WM will Anfang Mai wie geplant ihr zweites Saisonrennen in Spa (Belgien) ausrichten. ■

Sportwagen-WM (WEC): Nennliste 2021 veröffentlicht

WEC-Starterfeld mit 33 Autos

Die vorläufige Starterliste der Sportwagen-WM für die Saison 2021 weist 33 Starter auf. In den beiden Herstellerklassen Hypercars und GTE-Pro sind nur insgesamt neun Fahrzeuge gemeldet, dafür fällt der Zuspruch in den Privatfahrerkategorien LMP2 und GTE-Am positiv aus.

Von: **Marcus Schurig**

Für die neue FIA-Topklasse Hypercar sind aktuell fünf Fahrzeuge genannt: Toyota wird mit zwei GR010 Hybrid an den Start gehen, dazu hat sich das amerikanische Team Scuderia Cameron Glickenhaus nun doch mit zwei weiteren Fahrzeugen für die volle Saison eingeschrieben. Der Hintergrund: Teambesitzer Jim Glickenhaus startet die Testphase mit seinen SCG007-Hypercars in Europa. Durch die Absage des Saisonauftakts in Sebring (siehe links) kann das Team nach der Präsentation in Vallelunga Mitte März auch gleich den Saisonauftakt in Portimão in Angriff nehmen. Als fünfter Starter in der Topklasse ist ein Alpine A480 Gibson LMP1-Auto von Alpine Elf Matmut genannt, das vom Signatech-Team eingesetzt wird.

In der GTE-Pro-Klasse sind nach dem werksseitigen Rückzug von Aston Martin nur jeweils zwei Porsche 911 RSR sowie zwei Ferrari 488 Evo eingeschrieben. Der schwache Herstellerzuspruch wird in der WEC-Saison 2021 durch ein starkes Nennergebnis in den Privatfahrerklassen LMP2 und GTE-Am aufgefangen: In der kleinen Prototypenklasse sind elf Fahrzeuge genannt, in der GTE-Am-Kategorie sollen beim Saisonstart in Portimão Anfang April sogar 13 GT-Rennwagen von Porsche, Ferrari und Aston Martin am Start stehen. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

DIE GLICKENHAUS-PILOTEN
Durch die kurzfristige Nennung der Scuderia Cameron Glickenhaus für die Sportwagen-WM kennen wir schon mal zwei Fahrer für das Aufgebot der Amis, denn bei jeder Einschreibung muss mindestens ein Fahrer pro Auto fix genannt werden. So sind laut WEC-Nennliste Gustavo Menezes und Ryan Briscoe schon mal gesetzt. Und der Rest? Der Teamchef Jim Glickenhaus befindet sich angeblich in Verhandlungen mit einigen Toppiloten, darunter Romain Dumas, Richard Westbrook, Pipo Derani, Oliver Jarvis und Franck Mailleux.

WRT FÄHRT WEC MIT LMP2
Es war keine gigantische Überraschung mehr, trotzdem ist der Schritt erwähnenswert: Das belgische WRT-Team hat sich für die Saison 2021 in die Sportwagen-WM eingeschrieben – mit einem LMP2-Auto für Robin Frijns. „Ich glaube fest an die Zukunft der neuen LMDh-/Hypercar-Topklasse“, erklärt WRT-Teamchef Vincent Vosse. „Und daher ist jetzt der richtige Zeitpunkt gekommen, um sich auf mögliche zukünftige Einsätze in der Topklasse vorzubereiten.“ Das WRT-Team nutzt seine bisherige DTM-Organisation, um das neue LMP2-Team aufzubauen. Parallel setzen die Belgier ihr Engagement in der GT3-Klasse mit Audi weiter fort.

CORVETTE: SPORTCHEFIN
Chevrolet hat letzte Woche die Nachfolgerin von Corvette-Racing-Sportchef Doug Fehan bekannt gegeben: Laura Wontrop Klauser aus Detroit (Foto) übernimmt mit sofortiger Wirkung die Position von Fehan und leitet damit die Corvette-Werkseinsätze in der GTLM-Klasse der IMSA-Serie sowie gegebenenfalls beim 24h-Rennen in Le Mans. Klauser verantwortete bisher schon das DPi-Programm mit dem Cadillac DPi-V.R und das Camaro GT4.R-Projekt. Die Maschinenbauingenieurin startete ihre Karriere bei GM 2008 auf der Produktseite und wechselte 2016 in die Rennsportabteilung.

KOLLES: KEINE RENNEN 2021
Colin Kolles hat angekündigt, dass sein Team in diesem Jahr vermutlich keine Rennen in der Topklasse der Sportwagen-WM (WEC) mehr bestreiten wird, obwohl der Rollout des neuen Kolles-Hypercars ohne Hybridantrieb kurz bevorstehen soll. Eine Einzelnennung von Rennen zu Rennen ist in der neuen WEC-Topklasse der Sportwagen-WM nicht erlaubt.

FALKEN-ELFER BEI 24h RING
Beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring will das Falken-Team dieses Jahr zwei Porsche 911 GT3 R an den Start bringen, das teilte das Einsatzteam von Schnabl Engineering in Butzbach mit, das seit 2011 die Einsätze des japanischen Reifenherstellers Falken auf der Nordschleife koordiniert. Darüber hinaus ist auch der Einsatz der Elfer bei sieben Rennen der Nordschleifen Langstrecken-Serie (NLS) geplant. Bei den NLS-Rennen vor dem 24h-Rennen sollen auch zwei 911 GT3 R zum Einsatz kommen.

BEIL

Ein Schmuckstück neben dem anderen: Diesen Anblick wird es nicht mehr lange geben

Leberkäs-Connection

Von Freilassing nach Neuseeland, Japan oder Angola immer mit einem XXL-Vorrat an Leberkäs-semmeln und Weißbier im Gepäck. Und zurück mit einem Rucksack voller Pokale. Das ist die DNA von Schnitzer Motorsport. Das Aus des Traditionsteams lässt Motorsportherzen brechen. Ein Rückblick ...

Von: **Bianca Leppert**

Er rast den Berg runter, als gäbe es kein Morgen. Eine Fliegerbrille auf den Augen, die Hände fest um das Lenkrad geklammert. Josef Schnitzer sitzt in einer Seifenkiste, die er mit seinem Bruder Herbert aus einem alten Fliegertank spengelte. An der Front ein emotionales Detail: Das weiß-blaue BMW-Emblem. Jede Geschichte hat einen Anfang und ein Ende. Dieser Moment war wohl der Anfang. Einer, der in dem Moment, in dem es auf das Ende zugeht, eine besondere Bedeutung hat. Weil BMW und Schnitzer zusammengehörten wie der Senf zur Leberkässemmel. Und diese Bindung, wie Herbert Schnitzer senior sagt, „nicht nur mit meinen blauen Augen zu tun hatte. BMW hat uns viel ermöglicht, wir haben aber auch viel zurückgegeben.“ Nun ist das Band zerschnitten. Die Trennung ist aber nur ein Puzzleteil von vielen, das erklärt, warum das Traditionsteam die Garagentore für immer schließt.

Traditionsteam? Das ist so ein Begriff, auf dessen Buchstaben förmlich der Staub klebt. Und der Schnitzer nicht gerecht wird. Denn die Mannschaft ist so etwas wie der bayerische Punk unter den Motorsportteams. Tourenwagen, Formelsport, Sportwagen – die Schnitzer-Brüder Josef und Herbert und die Lamm-Brüder Charly und Dieter und ihre treuen Mitarbeiter sind schon damals Chamäleons. Egal, wie herausfordernd die neue Aufgabe ist, sie meistern sie mit diesem bayerischen Charme, der den Erfolg immer so leichtfüßig daherkommen lässt.

„BMW hat uns viel ermöglicht. Wir haben aber auch viel zurückgegeben und waren das bekannteste BMW-Traditionsteam weltweit.“

Herbert Schnitzer

Fiat statt Porsche 911

Die zündende Idee, aus dem Tankstellengeschäft eine Motorsportschmiede zu machen, liefert Motorradrennfahrer Walter Zeller, der regelmäßig vorbeischaut und die beiden Schnitzer-Jungs inspiriert. Eigentlich will Josef mit einem Porsche 911 Rennen fahren, doch die Flausen redet Herbert ihm aus. Die Restaurierung eines Unfall-Fiats markiert 1963 die Geburtsstunde von Schnitzer Motorsport. Kurz darauf holt Josef in einem von ihm getunten BMW 2000ti den Titel als Deutscher Tourenwagenmeister.

1970

BMW GROUPARCHIV

Rambazamba in den ersten Jahren: Josef (l.) und Herbert (r.) Schnitzer

Zugleich ist man erfolgreich im Bergrennsport unterwegs. Neben Josef prägen Namen wie Walter Brun diese Zeit.

Die Tausendsassas aus Freilassing sind mit alten Haudegen wie Freddy Kottulinsky in der Formel 3 unterwegs und holen mit Jacques Laffite in der Formel 2 mit Martini-Chassis und Schnitzer-Motor die Europameisterschaft. Im Jahr 1978 die Katastrophe: Josef Schnitzer verunglückt bei einem Unfall auf dem Weg nach Zolder mit nur 39 Jahren.

Damit verliert man den technischen Guru. Herbert führt die Firma mit kaufmännischem Geschick und seinen Halbbrüdern Dieter und Karl „Charly" Lamm weiter. Die Zwillinge sind die Kinder aus der zweiten Ehe der Mutter mit Werkstattmeister Karl Lamm, nachdem Josef Schnitzer senior verstorben war.

Die Erfolgsgeschichte geht weiter und gipfelt in einer perfekten Symbiose von Roberto Ravaglia und Charly Lamm. „Die Chemie zwischen den beiden hat 1000-prozentig gestimmt. Mit dem BMW M3 E30 haben wir am meisten gewonnen – das war die schönste Ära", erinnert sich Schnitzer sr. „Ravaglia hat sein Auto immer fürs Rennen abgestimmt, auf die Pole kam es ihm nicht an." Der stille Italiener feiert mit dem BMW 635 CSi Gruppe A den Triumph in der Tourenwagen-Europameisterschaft, es folgen mit dem M3 weitere Titel in der Europameisterschaft, der Weltmeisterschaft und der DTM.

Nächste Challenge: Le Mans. Bei der Zieldurchfahrt des BMW V12 LMR von Joachim Winkelhock, Pierluigi Martini und Yannick Dalmas auf Platz 1 im Jahr 1999 hat Herbert Schnitzer Gänsehaut: „Das war ergreifend."

So geht es auch Hans-Joachim Stuck bei seinem Gesamtsieg mit Schnitzer im BMW M3 GTR bei den 24h Nürburgring 2004 vor den Teamkollegen. „Sie hatten diese bayerische Schlauheit. Es war immer besser, in einem Schnitzer-Auto zu sitzen, als gegen sie zu fahren. Sie haben alle legalen Tricks ausgepackt, die man kannte", erinnert er sich.

Stuck gehört zu den Fahrern, für die Schnitzer mehr als ein Team ist. Eine Familie. „Es waren alle sehr bodenständig", meint er. Sein größtes Abenteuer: ein 6h-Rennen in Angola. Das Preisgeld: eine Million. Herbert überlässt den Scheck großzügig seinem Fahrer. Und Stuck erfährt zurück in Garmisch bei der Bank, dass er nur 110 Mark wert ist.

Charly, das Genie

So beeindruckend die Erfolge, wie etwa der DTM-Titelgewinn 2012 beim Comeback, so viele Tragödien erlebt man neben der Strecke. Nach schwerer Krankheit stirbt Dieter Lamm 2014.

Im Januar 2019, kurz nach Charly Lamms letztem Einsatz als Teamchef auf seiner Lieblingsstrecke in Macau, überrascht die Nachricht von seinem Tod. Er war Philosoph, Genie und Menschenversteher. Einer dieser Spezies, die man im Fahrerlager kaum findet. Zu 100 Prozent fokussiert, mit dem man aber auch übers Wandern am Königssee plaudern konnte. Ausgerechnet in Macau, wo er als Student den ersten Einsatz des Teams auf dem Stadtkurs organisiert, fängt er sich eine Infektion ein, die ihn das Leben kostet.

Fortan führt Herbert Schnitzer junior das Team und versucht, die Zukunft mit einem Privatinvestor zu sichern. Der springt kurzfristig ab. Nun hat BMW den Stecker gezogen. Plus: Corona. Und ein Werksteam auf die Schnelle in ein wirtschaftlich konkurrenzfähiges Privatteam zu verwandeln, gleicht einem Kulturschock. So machen sich 2021 zum ersten Mal keine Leberkässemmeln mehr aus Freilassing auf den Weg in die Welt. ■

1989

WOLFGANG WILHELM

Roberto Ravaglia und der BMW M3 sind ein Erfolgsgarant für unzählige Titel

1999

WOLFGANG WILHELM

Gesamtsieg bei den 24h von Le Mans als Werksteam mit dem BMW V12 LMR

2004

BMW

Emotionaler Doppelsieg: Mit dem BMW M3 GTR bei den 24h Nürburgring

2018

BMW

Augusto Farfus schenkte Charly Lamm seinen letzten Sieg in Macau

1975

BMW GROUPARCHIV

Jacques Laffite holte 1975 den Titel in der Formel-2-EM nach Freilassing

2020

BMW

Herbert Schnitzer junior führte das Team zuletzt und versuchte es zu retten

Die hohe Acht

Die Rallye Monte Carlo war ein historisches Ereignis – nicht so sehr wegen ihres 110. Geburtstags, sondern weil Sébastien Ogier im Fürstentum Monaco seinen achten Sieg feierte.

Von: **Markus Stier**

Es war wie bei allen Geburtstagsfeiern in dieser Zeit: Besuch war nicht erlaubt. Normalerweise ist der Eintritt sogar frei, aber erstmals in der Geschichte der ältesten noch existierenden Automobilsportveranstaltung der Welt waren Zuschauer nicht zugelassen. Es war die erste große Konzession, die der Automobilclub von Monaco (ACM) machen musste, damit die Jubiläumsveranstaltung überhaupt stattfinden konnte. Die zweite war eine radikale Kürzung der Strecke. Nur rund 258 WP-Kilometer, das hat es beim Saisonauftakt in Südfrankreich noch nie gegeben.

Es lag nicht nur an Corona, sondern maßgeblich auch an Alex. Das fürchterliche Sturmtief, das im vergangenen Herbst im östlichen Var-Tal und entlang des Flüsschens Vésubie zu Füßen des Col de Turini verheerende Schäden an Straßen und Brücken angerichtet hatte, machte eine auch nur ansatzweise klassische Streckenführung für die letzte Schleife unmöglich. Das komplette Aus hätte ein verschärfter Lockdown bedeutet, was angesichts der unentspannten Pandemie-Lage in Frankreich niemanden gewundert hätte. Doch Premierminister Jean Castex senkte knapp zwei Wochen vor dem Start nicht den Daumen, lediglich die Ausgangssperre ließ er von 20 auf 18 Uhr vorverlegen, worauf der Veranstalter erstens die Etappen um anderthalb bis zwei Stunden vorverlegen ließ und zweitens eine weitere Prüfung strich, damit die Teams bis zum frühen Abend am Samstag genügend Zeit hatten, die rund 200 Kilometer lange Fahrt durch die Berge bis nach Monte Carlo zu schaffen.

Sonderfall M-Sport

Während viele Länder angesichts der hochansteckenden Covid-Mutation aus Großbritannien Reisende aus dem Vereinigten Königreich am liebsten rigoros fernhalten würden, erhielt das M-Sport-Team eine Sondergenehmigung unter strikten Auflagen. Die über Amsterdam einfliegende Truppe musste neben einem negativen PCR-Test noch vier Stunden vor dem Einstieg ins Flugzeug zusätzlich einen Antigen-Test absolvieren. „Die Regeln änderten sich praktisch täglich, eine Website sagt dir das eine, eine andere was anderes", stöhnte Richard Millener.

> Sébastien Loeb hat schon vor Sébastien Ogier sieben Mal die Monte gewonnen, da Seb der Jüngere 2009 die IRC-Monte gewann, hat er aber einen Sieg mehr.

Als wäre das Leben für den Teamchef und die Seinen nicht schon schwer genug, sorgte der in Kraft getretene Brexit für weitere Hürden: „Jeder Truck musste mit Inhalt aufgelistet werden. Alle Papiere mussten zwei Mal gestempelt werden. Das war ein Haufen Papierkram", sagt Millener, der seine Logistikabteilung Wochen vorher alles vorbereiten und durchspielen ließ. Die neue Realität auf der Insel verzögerte die Einreise um

Erst ließ es der Rekordsieger verhalten angehen, dann stürmte Sébastien Ogier dem Feld davon

MCKLEIN

46 Stunden, einer der Trucks kam mit zwölf Stunden Verspätung in Gap an.

Millener verströmt im Normalfall selbst an schlechten Tagen ungefähr so viel negative Energie wie Shaun, das Schaf, aber die Diskussionen um ein mögliches Fernbleiben eines der drei Werksteams machte den 36-Jährigen ungewohnt dünnhäutig. Er beschwerte sich nicht nur öffentlich über wüste Facebook-Spekulationen, sondern auch über die auf der Insel durchaus diskutierte Fahrerwahl: „Ich glaube immer noch, dass wir ein konkurrenzfähiges Team haben. Alle unsere Fahrer haben Talent“, sagte Millener trotzig, aber das war vor dem Start.

Die Rallye war noch keine zwei Stunden alt, da stand die Aussage schon infrage. Ja, Teemu Suninen war auf den ersten Kilometern der ersten Prüfung eine Fabelzeit gefahren. Nein, er war im Ziel nicht angekommen. Zugegeben, die schnelle Rechts auf dem Weg nach Corps war tückisch, aber alle anderen WRC-Piloten meisterten die Kurve. Suninens Einschlag in die Böschung, die Rolle seitwärts über die Straße, der Sturz in den Abgrund dahinter und der Einschlag in einen dicken Baum bedeuteten das abrupte Ende. Das Heck des Fiesta war schwer eingedrückt, der Sicherheitskäfig beschädigt.

Arctic ohne Suninen?

„Mir tut es vor allem für das Team leid, das sich für den Start hier so reingehängt hat“, klagte Millener. Suninen, ohnehin in diesem Jahr zur Teilzeitkraft degradiert, gestand kleinlaut, dass er sich nun nicht einmal seines Starts bei der heimischen Arctic-Rallye Ende Februar sicher ist.

Wer auf britischer Seite dachte, schlimmer könne es nicht kommen, sollte sich irren: Gus Greensmith hat in den vergangenen Jahren durchaus die eine oder andere Duftmarke gesetzt, aber das Podium kennt er nur aus der Ferne, und Bestzeit ist er noch keine gefahren. Als bestes Ergebnis steht ein fünfter Platz in der Türkei im Vorjahr zu Buche. Einen 24-Jährigen mit nur neun WRC-Starts zur Nummer eins zu machen, muss als Verzweiflungstat gewertet werden, Greensmith bringt dringend benötigtes Geld, aber er kostet auch: Motivation und Nerven für das Team. Schon auf den ersten 20 Kilometern verlor er 43 Sekunden, weil ihm einige rutschige Passagen einer zugegeben wirklich kniffligen Monte früh den Schneid abkauften. Auf sechs der 14 Prüfungen war er im 400 PS starken WRC langsamer als M-Sports französische Nachwuchshoffnung Adrien Formaux im 100 PS schwächeren Fiesta R2. „Die schlechteste Leistung meiner Karriere“, sagte Greensmith, der als Teenager gegen Größen wie Charles Leclerc im Kart fuhr.

Zur Ehrenrettung beider Ford-Piloten sei gesagt, dass M-Sport aus finanziellen Gründen die Vorab-Testfahrten mit den neuen Pirelli-Reifen auslassen musste, mit nur zwei Tagen Vorbereitung für eine von trockenem Asphalt bis tiefen Schnee alles bietenden Monte eine denkbar schlechte Voraussetzung.

Auch Fahrer mit erheblich mehr Übungseinheiten mit den neuen Einheitsgummis taten sich schwer. Die Pirelli-Slicks bieten auf sauberer Strecke ebenso viel Grip wie zuvor die Michelin-Pneus, sie sind laut Aussagen einiger Fahrer aber weniger steif und die Haftung lässt auf verschmutztem Geläuf schlagartig nach, und davon gab es reichlich. Die Rallye ließ die in die Felsen gehauenen Bergpisten mit Steinmäuerchen weitgehend aus, die meisten Strecken boten genügend Platz zum Räubern. Die Teilnehmer nutzten das Gelände derart großzügig, dass sich mancher bei den zweiten Durchgängen auf einer Schotterrallye wähnte, und die Stewards Sonderschichten einlegten. 42 Strafen sieht man in der WM nicht allzu oft, 26 allein für unerlaubtes Abkürzen, ganz vorn dabei Toyota-Nachwuchsstar Kalle Rovanperä, der als Wiederholungstäter gleich zwei Fünf-Sekunden-Strafen kassierte.

Die heftigste Sanktion des Wochenendes betraf einen, der schon auf dem Heimweg war: Ott Tänak wurde zum Verhängnis, dass er nicht nur am Samstagmorgen jenen unentdeckten Stein traf, der bei diversen Piloten für Reifenschäden sorgte, der Hyundai-Mann hatte nur ein Ersatzrad dabei, und als er in der zweiten Prüfung jener Schleife einen weiteren Reifenschaden kassierte, hielt er an, schnallte die zerschossene Felge von der ersten WP auf den i20, um den frisch entlüfteten Gummi für die folgende Verbindungsetappe bis zum Service zu schonen, denn das Reglement schreibt aus Gründen der Verkehrssicherheit „vier intakte Räder“ vor, wobei intakt bedeutet, dass auf der Felge zumindest der platte Reifen noch mitrotiert. Tänak fuhr diverse Kilometer auf der nackten Felge, wurde zurück in Gap buchstäblich aus dem Verkehr gezogen und nachträglich bis zum Saisonende für eine Rallye gesperrt, sollte er noch einmal auf blankem Magnesium durch öffentlichen Verkehr rumpeln. Weil in Monte Carlo am Sonntag unter Rally2-Bedingungen kein Restart erlaubt ist, beginnt der Weltmeister von 2019 die Saison wie schon 2020 mit null Punkten.

Seltsame Strategie

Tänaks Mangel an Vorsicht wie schon im Vorjahr (seine spektakuläre Unfallstelle war durch eine Schikane entschärft) war eine Sache, die Reifenstrategie bei Hyundai eine andere. Weil kein Team 2020 mehr Plattfüße ▷

MCKLEIN

Einsame Spitze: Achter Monte-Sieg für Julien Ingrassia und Sébastien Ogier

MCKLEIN

Hyundai spielte nur eine Nebenrolle, Neuville rettete die Ehre mit Rang 3

MCKLEIN

Auf die neuen Pirelli-Reifen muss sich die WM-Gemeinde erst einschießen

MCKLEIN

Teemu Suninen zerschoss seinen Ford Fiesta schon auf der ersten WP

erlitten hat als Toyota und die Monte 2019 schon wegen einer Serie von Reifenschäden verloren ging, drängten Teammanager Kaj Lindström und der neue Teamchef Jari-Matti Latvala darauf, dass alle vier Yaris WRC konsequent mit zwei Reserverädern ausrückten, was nicht nur die Gefahr eines Ausfalls reduzierte, sondern auch mehr taktische Möglichkeiten bot. Bei Hyundai dagegen fuhren Neuville und Tänak schon am Donnerstag mit nur fünf Rädern los.

Auf den teilweise vereisten Strecken am Freitagmorgen entschied man sich für eine Nicht-Fisch-nicht-Fleisch-Variante mit drei Trockenreifen und drei Winter-Pneus mit Spikes, mit der Folge, dass Neuville und Sordo mit einem benagelten Hinterrad auf trockener Straße alle Hände voll zu tun hatten. Teamchef Andrea Adamo selbstkritisch: „Das ist nicht die Vorstellung, die Hyundai hier geben sollte.“

Aber auch bei perfekter Reifenwahl wäre es schwer geworden, denn wie so oft gab es Problemchen mit der Technik. Dani Sordo war ohnehin nicht in Form und klagte am Donnerstag über seltsame Geräusche vom Hinterachs-Differenzial. Tänak starb bei einem WP-Start zwei Mal der Motor ab, zudem beklagte er sich anfangs über fehlenden Dampf beim Beschleunigen aus den Spitzkehren. Dass Thierry Neuville seinen neuen Beifahrer Martijn Wydaeghe zuweilen nicht hören konnte, lag nicht an einer fehlerhaften Gegensprechanlage, sondern der komplett anderen Stimmlage des spontan eingesprungen Vertreters von Nicolas Gilsoul, der eine Woche vor der Rallye abgesprungen war, nachdem man sich über die Modalitäten nicht einigen konnte.

Drei Tage dauerte es, bis der Sound eingepegelt und das neue Duo eingespielt war. Hinter der letzten Lichtschranke am Sonntag ließ der ins Eiswasser geworfene Beisitzer erst einmal einen Stoßseufzer ab. Bei der Siegerehrung mischte sich die ein oder andere Träne in den Champagner. Mit Rang 3 fand sich Neuville dann auch unter diesen Umständen ganz gut bedient, zumal der Belgier und sein i20 das ganze Wochenende über nicht zu einer wirklichen Einheit fanden.

Die Marken-Weltmeister wären auch ohne die aufgezählten Probleme kaum siegfähig gewesen, denn die Toyota waren zu stark. Zwar hatte auch Kalle Rovanperä eine kleine Panne, die ihn weitere zehn Sekunden Zeitstrafe kostete, schwerer wogen aber ein Ausflug in einen Acker und ein Reifenschaden, der ihn im Duell mit Neuville zum Nachgeben zwang.

Einfach schneller fahren

Auch Sébastien Ogier und Elfyn Evans erlitten je einen Plattfuß, Ogier laborierte zudem am Donnerstag unter Bremsproblemen, aber die Toyota-Pannen wogen weniger schwer, weil die Fahrer ihre Zeitverluste mit starker Fahrt kompensieren konnten. Der Weltmeister und sein Vize

!

Trotz Jahrzehnten in der Rallye-WM ist Ogiers Erfolg erst der vierte Monte-Sieg für Toyota, den letzten holte Carlos Sainz 1998 im Corolla WRC.

machten da weiter, wo sie im Dezember aufgehört hatten: mit einem Duell an der Spitze, das der anfangs etwas verhalten agierende Ogier nach zweimaligem Führungswechsel ab Samstagmorgen klar für sich entschied. Acht Bestzeiten sprechen eine klare Sprache. Evans gab im Ziel nahezu jeder Prüfung zu Protokoll, dass ihm das Vertrauen für den letzten Punch fehlte. „Es war nie 100 Prozent, wie es hätte sein sollen. Seb

Von Sonnenschein bis Schneetreiben, von trockenem Asphalt bis blankem Eis war alles dabei

MCKLEIN

Ins kalte Wasser geworfen, dann mit Schampus geduscht: Martijn Wydaeghe

MCKLEIN

Latvala: Doppelsieg zum Einstand

MCKLEIN

Evans: Nicht 100 Prozent, Platz 2

MCKLEIN

war besser an diesem Wochenende“, sagte Evans gewohnt offen und selbstkritisch.

Beim Saisonfinale in Monza hatte sich der Waliser samt Beifahrer Scott Martin mit Covid-19 infiziert, erlebte aber eine Infektion ohne Symptome und war körperlich und mental topfit. Bei aller Selbstkritik muss gesagt werden: Außer Ogier hatte der Zweitplatzierte das Feld unter Kontrolle.

Der neue Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala erlebte dank Rovanperä auf Rang 4 und Takamoto Katsuta auf Platz 6 einen Triumphzug. „Willkommen, Boss!“ sagt Sieger Ogier im Ziel, der mit acht Monte-Carlo-Siegen (sieben in der WM und einem in der IRC) in der Statistik Rallye-Gott Sébastien Loeb (sieben Siege) hinter sich gelassen hat. „Diese Rallye war mein Traum, seit ich sie als Kind miterlebt habe. Ich wollte hier einmal gewinnen. Dass ich nun acht Sieger-Trophäen von hier mitgenommen habe, macht mich sehr stolz“, sprach der Gewinner im Ziel.

Rückzug vom Rücktritt

Dass Ogier zum Saisonende aufhören will, bedeutet für den Rest des Feldes zumindest bei der Königin der Rallyes kein Aufatmen: „Ich schließe nicht aus, dass ich bei so einer besonderen Rallye noch einmal an den Start gehe.“ Teamchef Latvala schraubt schon an einem Test-Programm für 2022 und einer Teilzeitanstellung für den großen Franzosen, der nun 50 WM-Siege auf dem Konto hat.

Teamkollege Kalle Rovanperä hat noch keinen, aber in einem Monat geht es zur Arctic-Rallye und niemand zweifelt, dass der 20-jährige Finne das Zeug zum Gewinnen hat. Den Rekord für den jüngsten WM-Laufsieger hält immer noch Jari-Matti Latvala. (22 Jahre und 313 Tage), aber vermutlich nicht mehr allzu lange. Der sensible Latvala versichert: „Ich habe mich mental schon darauf vorbereitet.“ ■

RALLYE MONTE CARLO (21.–24.1.2021)

Erster von zwölf Läufen, 14 Wertungsprüfungen über 257,64 Kilometer

Pos.	Fahrer/Beifahrer	Fahrzeug	Zeit
1.	Ogier/Ingrassia (F/F)	Toyota Yaris WRC	2:56.33,7 h
2.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris WRC	+32,6 s
3.	Neuville/Wydaeghe(B/B)	Hyundai i20 WRC	+1.13,5 min
4.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+2.33,6 min
5.	Sordo/del Barrio (E/E)	Hyundai i20 WRC	+3.14,2 min
6.	Katsuta/Barritt (J/GB)	Toyota Yaris WRC	+7.01,3 min
7.	Mikkelsen/Floene (N/N)	Skoda Fabia Rally2	+7.23,6 min
8.	Greensmith/Edmondson (GB/GB)	Ford Fiesta WRC	+8.21,1 min
9.	Formaux/Jamoul (F/F)	Ford Fiesta Rally2	+9.15,8 min
10.	Camilli/Buresi (F/F)	Citroën C3 Rally2	+10.41,0 min

Bestzeiten: Ogier 8, Tänak 2, Evans 2, Neuville 2

MCKLEIN

Toyota-Männer auf eins und zwei

WM-STAND FAHRER

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Sébastien Ogier	30 Punkte
2.	Elfyn Evans	21
3.	Thierry Neuville	17
4.	Kalle Rovanperä	16
5.	Dani Sordo	11
6.	Takamoto Katsuta	8
7.	Andreas Mikkelsen	6
8.	Gus Greensmith	4
9.	Adrien Formaux	2
10.	Eric Camilli	1

WM-STAND MARKEN

Pos.	Marke	Punkte
1.	Toyota	52 Punkte
2.	Hyundai	30
3.	M-Sport-Ford	10
4.	Hyundai 2	8

Alles im grünen Bereich: WRC2-Sieger Mikkelsen im werksunterstützten Skoda Fabia Rally2

HONZA FRONEK

Eine Klasse für sich

Schon im Vorfeld des Saisonauftakts machte Andreas Mikkelsen klar, dass er nicht nur gewinnen will, sondern dominieren. Gesagt, getan. Der Norweger bügelte die Konkurrenz nach Belieben und feierte einen Start-Ziel-Sieg.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach zwei Wertungsprüfungen und 40 WP-Kilometern schien die Welt noch halbwegs in Ordnung. Acht der insgesamt 31 Teams, die beim kürzesten Saisonauftakt der WM-Historie einen Rally2-Boliden an den Start brachten, hatten weniger als eine Minute Rückstand auf den vorn liegenden Andreas Mikkelsen im Skoda. Ex-Werkspilot Kevin Abbring (VW) lag als Neunter schon 1,11 Minuten zurück, Mikkelsens WRC2-Teamkollege Marco Bulacia folgte dahinter.

Einen Tag und fünf Prüfungen später war die Messe so gut wie gelesen. Einzig M-Sport-Junior Adrien Fourmaux konnte dem führenden Norweger im Respektabstand von 47 Sekunden noch folgen. Ex-Werkspilot Eric Camilli lag als Drittplatzierter schon über zwei Minuten zurück.

Wer nun dachte, der auf Gesamtrang 7 umhertobende Mikkelsen nähme sich zurück, sah sich getäuscht. „Warum auch? Das Team und die Eisspione machen einen Superjob, und ich fühle mich pudelwohl. Besser, ich bleibe fokussiert“, erklärte der 31-jährige Skoda-Pilot und ließ die sechste und siebte von neun Bestzeiten folgen.

Anders sein ärgster Verfolger. Fourmaux zählte zu jenen Fahrern, die alle denselben Stein auf WP 10 trafen und sich einen Plattfuß einhandelten. Damit fehlten dem Ford-Piloten über zwei Minuten auf den fehlerfrei agierenden Spitzenreiter. Der schaltete nun doch einen Gang zurück und überließ die fünf restlichen Bestzeiten der Konkurrenz. Oliver Solberg sprang mit zwei Bestmarken zuerst in die Bresche und zog an Camilli vorbei auf Rang 3. Wenige Kilometer weiter endete der Höhenflug des 19-Jährigen. Auf den letzten Metern setzte Solberg seinen Dienstwagen neben die Strecke.

Der Schaden hielt sich in Grenzen, hatte der Hyundai-Junior doch darauf verzichtet, den Saisonauftakt als einen seiner sieben punktberechtigten WM-Läufe in der WRC2 zu nominieren. Gleiches gilt für VW-Pilot Nikolay Gryazin, der die finale Powerstage von allen Rally2-Piloten am schnellsten absolvierte.

Gut für Mikkelsen, der nicht nur die französischen Lokalhelden Fourmaux und Camilli auf die Plätze verwies, sondern sich dadurch die fünf ab dieser Saison auch in der WRC2 vergebenen Powerstage-Zähler sicherte und mit maximaler Punkte-Ausbeute in die Saison startete.

Noch ist offen, wer beim nächsten WM-Lauf gegen den WRC2-Dominator Mikkelsen antritt. Dessen Rechnung ist ebenso simpel wie logisch: „Da in der aktuellen Situation keiner weiß, wie viele und welche Rallyes überhaupt stattfinden, werde ich jede Möglichkeit nutzen, um WRC2-Punkte zu sammeln. Während Camilli erst in Kroatien wieder antritt, soll beim bunten Schneetreiben am Polarkreis neben Fourmaux und Solberg nicht nur dessen Hyundai-Markenkollege Ole Christian Veiby erstmals ins Geschehen eingreifen, sondern auch der amtierende WRC2-Weltmeister Mads Östberg. ■

!

Mikkelsens Brust könnte nicht breiter sein: „Ich kann mir gut vorstellen, 2021 neben den sieben WRC2- und acht EM-Läufen bei der einen oder anderen WM-Rallye in einem WRC zu starten.

HONZA FRONEK

Rang 2: M-Sport-Junior Fourmaux

AURELIEN VIALLATE

Platz 3: Citroën-Speerspitze Camilli

WRC2 MONTE CARLO

1.	Mikkelsen/Floene (N/N) Skoda Fabia Rally2	in 3:03.57,3 h
2.	Fourmaux/Jamoul (F/F) Ford Fiesta Rally2	+ 1.52,2 min
3.	Camilli/Buresi (F/F) Citroën C3 Rally2	+ 3.17,4 min
4.	Rossel/Fulcrand (F/F)* Citroën C3 Rally2	+ 4.28,5 min
5.	Gryazin/Aleksan. (RUS/RUS)** Volkswagen Polo Rally2	+ 4.36,0 min

* WRC3, ** nicht nominiert

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 1

1. Andreas Mikkelsen (N)	30 Punkte
2. Adrien Fourmaux (F)	22 Punkte
3. Eric Camilli (F)	17 Punkte

WRC3

„Eine völlig irre Rallyewoche“

Hinter dem französischen Toptrio Rossel, Bonato und Ciamin driftete Hermann Neubauer in der WRC3 auf Platz 4. Landsmann Johannes Keferböck landete nach einer turbulenten Woche auf Klassenrang 7.

Von: **Reiner Kuhn**

Machen wir es kurz: Gegen die heimischen Asse war in der für Privatfahrer reservierten WRC3 kein Kraut gewachsen. Yohan Rossel, Yoann Bonato und Nicolas Ciamin teilten sich mit den von der Citroën-Kundensport-Abteilung betreuten C3 Rally2 nicht nur alle Bestzeiten, sondern auch die Podiumsplätze. Mit satten 9,38 Minuten Rückstand erreichten Hermann Neubauer und Bernhard Ettel (Ford) das Ziel. Schon bevor sich die Österreicher in der zehnten Prüfung einen Plattfuß einhandelten, lagen sie sechs Minuten hinter dem Toptrio.

Kurios: Nicht nur Neubauer, der auf Monte-Debütant Dominik Dinkel als Eisspion setzte, sondern auch Bonato und Ciamin erwischten denselben Stein (siehe unten). Landsmann Johannes Keferböck, mit dem Monte-erfahrenen Franz Wittmann Junior als Eisspion, zerstörte sich an der Stelle gleich beide Reifen auf der linken Seite seines Skoda Fabia Rally2. Nur ein Grund, warum der 49-jährige Monte-Debütant, der ein Jahr nicht mehr hinter Steuer saß, mit dem siebten von 13 Klassenrängen (+ 20,13 min) zufrieden sein kann.

„Erst platzte unser Vorbereitungstest, weil Österreich seine Grenzen nach Osten schloss. Doch das war nichts gegen unsere völlig irre Rallyewoche“, berichtet die in über 130 WM-Läufen gestählte Copilotin Ilka Minor. „Zu meinem Erstaunen wurde bei der Abreise mein obligatorischer Corona-Test positiv diagnostiziert, und Christina Ettel übernahm beim offiziellen WRC3-Test und der Streckenbesichtigung meinen Platz. Derweil wurde mein zweiter Test ausgewertet. Der war negativ, und das Amt hob die zehntägige Quarantäne auf, sodass ich am Mittwoch wieder neben Johannes saß und wir trotz aller Widrigkeiten das Ziel sahen.“ ■

DANIEL FESSL

Trotz aller Widrigkeiten im Ziel: Die Skoda-Privatiers Keferböck und Minor

Die neuen Einheitsreifen

Der Stein des Anstoßes

Erstmals wurden die neuen Einheitsreifen von Pirelli aufgezogen. Bei den zahlreichen Reifenschäden müssen sich die Teams an die eigene Nase fassen.

Von: **Reiner Kuhn**

Im Vorfeld waren sich die WM-Asse einig. „Es wird dauern, bis wir die Grenzen der neuen Pirelli-Reifen kennen. Ich denke aber, dass die bisherigen Michelin-Pneus robuster waren und die Pirellis im Gegenzug etwas mehr Grip bieten“, sagte Sébastien Ogier vor dem Saisonauftakt. Zwei Tage später handelt er sich als einer der Ersten einen Plattfuß ein.

Doch nicht nur diverse WRC-Kollegen sollten folgen, auch die Rally2-Piloten beklagten reichlich Reifenschäden. Dazu Pirelli-Rallyechef Terenzio Testoni: „In den Vorjahren gab es je nach Streckenverhältnissen und Reifenwahl ähnlich viele Defekte. 2019 waren es bei den Prioritätsfahrern insgesamt 19, 2020 neun bei Michelin und sechs bei Pirelli“, weiß der Italiener. „Auch wenn wir aktuell noch den gleichen Winterreifen wie im Vorjahr verwenden, sehe ich das Hauptproblem eher in den gestellten Anforderungen. Ein Reifen soll vor allem Grip bieten und kann nicht stabiler sein als eine Felge. Jeder, der über die Stabilität eines WM-Reifens klagt, sollte sich mal die dazugehörigen Felgen anschauen“ sagt Testoni und verweist auf eine Ecke in der WP 10: Beim Kurvenschneiden erwischte nahezu das halbe Feld ein und denselben Felsbrocken – mit unterschiedlichem Ausgang. Während die meisten mit einer kaputten Felge, aber intaktem Reifen weitertoben konnten, strauchelte über ein halbes Dutzend Fahrer mit mindestens einem defekten Reifen. ■

KUHN

Glück für Evans: Dieser Reifen hielt

KOMMENTAR

RAD AB

Manchmal kann man nur staunen. Weniger, weil der Weltmeister von 2019 die Saison erneut mit einer Nullrunde beginnt. Vielmehr überrascht die Art und Weise, wie Ott Tänak den Saisonauftakt diesmal vergeigt hat. Anders als im Vorjahr segelte er diesmal nicht im noch ungewohnten Hyundai auf der Zeitenjagd am Limit im hohen Bogen ab. Im Gegenteil – der Este leistete sich einen unnötigen Anfängerfehler. Nach 112 WM-Starts, 30 Podiumsplatzierungen und 13 Siegen sollte er bei seinem achten Monte-Auftritt um die kniffligen Streckenbedingungen in den winterlichen Seealpen wissen und die möglichen Schwächen der neuen Einheitsreifen richtig einschätzen können. Tänak rückte trotzdem mit nur einem statt zwei Ersatzrädern aus. Damit nahm er sich nicht nur die Option, auf verschiedenen Prüfungen unterschiedliche Reifen-Kombinationen fahren zu können. Noch entscheidender: Im Falle eines Reifenschadens muss er für den Rest des Durchgangs vom Gas und deutlich vorsichtiger zu Werke gehen. Und prompt kassiert Tänak einen Plattfuß. Kann mal passieren. Aber in seinem Fall ist es nicht das erste Mal, dass er sich beim kernigen Kurvenschneiden etwas zerdeppert. Wesentlich schlimmer: Ohne Ersatzrad hält er weiter rein – und kassiert den folgenden Totalausfall. Fatal, nicht nur für die eigenen Titelambitionen. Verwunderlich ist auch, dass die Hyundai-Teamleitung am Samstagvormittag keines der drei Werksteams mit zwei Ersatzrädern losschickte. Eine klare Fehlentscheidung. Den Beleg dafür liefert die Konkurrenz: Zwei der drei Bestzeiten am Samstag ließen sich die Toyota-Piloten Sébastien Ogier und Elfyn Evans gutschreiben – nicht zuletzt, weil sie dank zwei Ersatzrädern angasen konnten.

Reiner Kuhn
Redakteur

Rallyesport I R-GT Monte Carlo

„Mit breitem Grinsen“

Eine Alpine A110 Rally holte den R-GT-Klassensieg und Rang 22. Für mehr Aufsehen aber sorgte Formel-1-Pilot Esteban Ocon in einem VIP-Auto.

Der direkte Vergleich mit den ebenfalls kultigen Wettbewerbern blieb aus, nachdem Alberto Sassi seinen Abarth 124 Rally zurückzog und bei dem zur FIA R-GT-Serie zählenden WM-Auftakt auch niemand einen Porsche an den Start brachte. So stritten sich fünf mehr oder weniger stark besetzte Alpine A110 Rally um den Klassensieg.

Top-Favorit Céderic Robert setzte im 1100 Kilo leichten und von einem 320 PS starken 1,8-Liter-Turbomotor angetriebenen Sportcoupé die erste Bestzeit. Dann jedoch übernahm Emmanuel Guigou das Kommando, setzte sich kontinuierlich vom Feld ab und siegte mit über zwei Minuten Vorsprung vor seinem Landsmann Raphael Astier.

Deutlich mehr Medienwirbel als der rein französische Fünfkampf um den R-GT-Sieg verursachte Esteban Ocon. Der Formel-1-Pilot ließ es sich nicht nehmen, am Steuer eines VIP-Vorausautos „mit breitem Grinsen“ über zwei Prüfungen des traditionellen WM-Auftakts zu driften. ■ RK

DANIEL FESSL

Souveräner Klassensieg im Kultauto: Alpine-A110-Pilot Emmanuel Guigou

AUS DEM SERVICEPARK

WIEDER EINE PREMIERE

Ein Jahr nach dem Clio Rally5 präsentierte Renault beim WM-Auftakt den größeren Bruder seines frontangetriebenen Kundensport-Renners. Der erstmals als Vorwagen eingesetzte Clio (1,3 Liter, 215 PS) ist nach Ford Fiesta, Peugeot 208 und Opel Corsa schon das vierte Modell der neuen Rally4-Kategorie.

BERUF ODER HOBBY

Aufgrund der besonderen Streckenbedingungen dürfen bei der Rallye Monte Carlo alle Teilnehmer eine sogenannte „Safety Crew“ einsetzen. „Doch im Gegensatz zu den Teammitgliedern der Prioritätsfahrer aus der WRC, WRC2 und WRC3 mussten wir uns an die offiziellen Ausgangsperren halten und durften erst ab 6 Uhr raus“, ärgert sich Edwin Abbring, Vater und Eisspion von VW-Privatier Kevin Abbring, der die morgendlichen Auftaktprüfungen dadurch jeweils ohne aktuelle Streckeninfos in Angriff nehmen musste. Die Spione der WRC-, WRC2- und WRC3-Teams waren mit Sondergenehmigungen schon ab 4 Uhr unterwegs.

FLIEGENDE ZELTE

Am Freitagabend tobte ein heftiger Sturm über die Region Hautes-Alpes. Die in den Hotels nahezu unbemerkten Böen sorgten im Servicepark am Stadtrand von Gap für größere Schäden. Neben einigen Servicezelten flogen auch die massiven Werbeplatten des Toyota-Teams durch die Gegend. Das M-Sport-Team entfernte die beschädigte Servicekonstruktion und arbeitete am Samstag unter freiem Himmel – immerhin bei trockenem Wetter.

GEMEINSAM GUTES TUN

André Villas-Boas, aktueller Cheftrainer von Olympique de Marseille, wirbt auf dem Citroën von WRC2-Pilot Eric Camilli für die gemeinnützige Hilfsaktion „Ace Africa“. „Wir hoffen, so noch mehr Aufmerksamkeit und Spender zu erreichen, um mit diesem langfristigen Projekt unter anderem den Schulbesuch sowie das körperliche und geistige Wohlbefinden zu verbessern und damit das Leben in Afrika zu verändern“, so Villas-Boas und Camilli in einer gemeinsamen Erklärung. ■ RK

Internationale Kalender

Keine Entwarnung für die Rallye-Planer

Aufgrund neuer Corona-Mutationen und schnell steigender Neuinfektionszahlen verschärfen immer mehr Länder ihre Auflagen. Dies sorgt auch im internationalen Rallyesport für ernste Kopfschmerzen.

Von: **Reiner Kuhn**

Während des WM-Auftakts verbreiteten sich neue Hiobsbotschaften: In Finnland steigen die Corona-Infektionszahlen wieder an. Folglich beschloss die finnische Regierung neue Einreise-Regeln: Vom 27. Januar bis mindestens 25. Februar sind private Reisen nach Finnland untersagt, für Geschäftsreisende und Sportler gelten (noch) Ausnahmeregelungen.

Trotz zusätzlichem Aufwand will der WM-Promoter sicherstellen, dass die neu in den Kalender aufgenommene Arctic-Rallye in Lappland wie geplant vom 26. bis 28. Februar über die Bühne gehen kann. „Die Möglichkeit für Teilnehmer, Teammitglieder und andere Beteiligte, sicher einzureisen und dort arbeiten zu können, steht immer im Vordergrund, dies gilt auch für die Arctic-Rallye“, sagt Simon Larkin, beim WM-Promoter für Veranstaltungen zuständig. Eine weitere Verschärfung der behördlichen Maßnahmen wäre für die zweite WM-Runde vermutlich das Aus.

CORNELL HACHE

Hofft auf ein zweites Heimspiel: Kalle Rovanperä, Arctic-Rally-Sieger 2020

In Kroatien, vom 22. bis 25. April 2021 erstmals WM-Gastgeber, steigen die Infektionszahlen ebenfalls an, Reisewarnungen und verschärfte Maßnahmen sind aktuell aber noch nicht bekannt. Drei Monate vor der geplanten Premiere veröffentlichte der Veranstalter nun die Streckenführung über 22 Wertungsprüfungen mit Start und Ziel in Zagreb.

Sorgen auch in der Rallye-EM: Nachdem Tschechien, Spanien und das zuletzt von der Pandemie heftig gebeutelte Portugal von mehreren Ländern als Hochrisikogebiete eingestuft wurden, stehen die portugiesischen Veranstalter der Auftaktläufe rund um Fafe (12.–14. März) und auf den Azoren (25.–27. März) mit dem EM-Promoter im engen Kontakt, um eine Verschiebung des Doppelpacks in den Spätsommer zu ermöglichen. ■

Ungewohnter Auftakt: Ende Februar starten die Supercars in Bathurst in die neue Saison

MOTORSPORT IMAGES

Der Meister fehlt

Nach dem Rundumschlag in Sachen NASCAR letzte Woche geht es nun in Down Under weiter. Welche wichtigen Neuerungen erwartet die Fans in der kommenden Supercars-Saison?

Von: **Michael Bräutigam**

Ungewöhnlich ist auf jeden Fall die Kulisse für den Saisonauftakt am 27./28. Februar, denn die bildet der Mount Panorama in Bathurst. Der Traditionskurs, auf dem die Supercars quasi als Ersatz für das abgesagte 12h-Rennen ihren Auftritt haben, bricht mit einer anderen Tradition. Der sonst gewohnte Auftritt auf dem Stadtkurs von Adelaide fällt bis auf Weiteres aus. Der südaustralische Tourismusverband hat seine Zuschüsse für den Event eingestellt, zusätzlich schwanden in den vergangenen Jahren die Zuschauerzahlen immer mehr.

Nachdem in Melbourne vergangenes Jahr zumindest noch die Trainingssitzungen laufen konnten, ehe die Formel 1 das gesamte Rennwochenende ab Freitagmorgen cancelte, reisen die Supercars dieses Jahr gar nicht erst in den Albert Park. Der Saisonauftakt der Königsklasse ist bekanntlich längst verschoben, und das Australien-Rennen soll nun erst im November stattfinden. Trotzdem gibt es am ursprünglichen Melbourne-Wochenende (20./21. März) Rennaction bei den Supercars. Der gesamte Tross findet sich dann am Sandown Raceway ein, auf dem 2021 eigentlich gar kein Rennen eingeplant war.

Neue Fahrer bei DJR

Nach der Corona-bedingten Abwesenheit im Jahr 2020 kehren wie bereits berichtet die Strecken in Surfers Paradise, Wanneroo (Perth), Symmons Plains sowie Winton in den Kalender zurück. Ebenfalls ein Comeback feiert die Neuseeland-Runde, wobei hier noch Pukekohe und Hampton Downs als Strecken zur Auswahl stehen. Außerdem wird in Tailem Bend, Hidden Valley, Townsville und Sydney gefahren.

Auf dem Fahrermarkt gibt es diesmal einige Verschiebungen mehr als gewöhnlich – auch bei den großen Teams. So hat Penske seine Beteiligung an Dick Johnson Racing (DJR) zurückgezogen, weshalb das Team wieder unter seinem alten Namen firmiert. Die bisherigen Fahrer Scott McLaughlin und Fabian Coulthard verdingen sich 2021 anderweitig. McLaughlin ist dabei der erste Meister seit Craig Lowndes 1996, der nicht zur Titelverteidigung antritt. Er fährt in der IndyCar Series für Penske. Coulthard wechselt zu Team Sydney, bleibt damit also den Supercars treu. Auch McLaughlin wird zurückkehren – als Co-Driver von Anton de Pasquale bei den 1000 km Bathurst (10. Oktober). Für DJR tritt neben De Pasquale Ex-Vizemeister Will Davison an.

Bewegung gibt es auch bei Kelly Racing, wo Unternehmer Stephen Grove als Anteilseigner eingestiegen ist. Dessen Sohn Brenton – gemeinsam feierte man schon mehrere Klassensiege bei den 12h von Bathurst – fährt derzeit in der zweiten Supercars-Liga und wird wohl in absehbarer Zeit aufsteigen. Für das neu „Kelly Grove Racing“ genannte Team starten Andre Heimgartner sowie David Reynolds, der den zurückgetretenen Rick Kelly ersetzt.

> Nach dem Rückzug von Penske als starkem Partner musste sich das Meister-Team von Dick Johnson ganz neu aufstellen. Auch bei Erebus hat man zwei neue Fahrer.

Erebus Motorsport musste für diese Saison also beide Vorjahres-Fahrer (Reynolds/De Pasquale) ersetzen, neben Coulthard wird hier Garry Jacobson fahren. Das Team von Betty Klimenko hat außerdem den Verlust des Hauptsponsors Penrite zu verkraften. Die Mineralölfirma ist gemeinsam mit Reynolds zu Kelly Grove Racing übergelaufen. Wer neuer Hauptsponsor bei Erebus wird, ist noch unklar.

Den Platz, den Jacobson bei Matt Stone Racing übrig lässt, füllt Zane Goddard auf. Der hatte sich 2020 noch das zweite Stone-Auto mit Jake Kostecki geteilt, der nun wie Goddard einen Vollzeit-Drive bekommen hat.

Letzte Holden-Saison

Das Blanchard Racing Team war zuletzt noch Kunde von Brad Jones Racing (BJR). Für 2021 hat man die Starter-Lizenz in den eigenen Besitz gebracht und läuft gleichzeitig von Holden zu Ford über. Tim Slade kehrt für Blanchard als Vollzeit-Pilot zurück und wird das Ex-Auto von 23Red Racing pilotieren. Die Lizenz von 23Red Racing – die bisher Tickford gehörte – geht wiederum in den Besitz von BJR, die 2021 vier statt drei Autos einsetzen werden. Das zusätzliche BJR-Auto wird von Macauley Jones pilotiert, bei Tickford ersetzt James Courtney Lee Holdsworth.

Die Saison 2021 beendet eine Ära: Es wird die letzte der aktuellen Fahrzeuggeneration sein und die letzte mit der Marke Holden. Diese wurde von GM gekillt und wird in Sachen Supercars 2022 von Chevrolet beerbt. ■

SUPERCARS

Wechsel zu IndyCars: Scott McLaughlin tritt nicht zur Titelverteidigung an

WTCR

Halders vor Einstieg?

Mike und Michelle Halder arbeiten mit Hochdruck daran, den Aufstieg von der TCR Europe in die WTCR zu schaffen.

Von: **Michael Bräutigam**

Die beiden Geschwister aus Meßkirch könnten Historisches schaffen. Sie wären nicht nur das erste Familienteam in der WTCR, Michelle wäre zudem auch die erste Dame, die im Tourenwagen-Weltcup fest dabei wäre. „Es kommt natürlich auf die Sponsoren an, aber es ist ein realistisches Ziel", sagt die 21-Jährige im Hinblick auf die Machbarkeit eines Auftritts auf der Weltbühne.

Als Fahrzeuge der Wahl würde man weiterhin auf Honda setzen. Das wird möglich, weil für 2021 die Maximalgrenze von fix eingeschriebenen Fahrzeugen pro Hersteller von vier auf sechs erhöht wurde – die vier „Werks"-Honda-Piloten stehen ja bereits fest.

Mit einem Einstieg wären sowohl der 24-jährige Mike als auch die 21-jährige Michelle teilnahmeberechtigt in beiden Sonderwertungen (Trophy/Junior) in der WTCR. Michelle könnte zudem um den FIA-Weltcup der Damen kämpfen, der ausgeschrieben würde, falls sich mindestens drei Frauen fest einschreiben.

Die Premiere im Weltcup würden beide übrigens auf heimischem Boden geben. Vergangene Woche wurde der WTCR-Kalender noch einmal überarbeitet. Der Slovakiaring-Event zieht nach Adria um und wird vom April auf den 31. Juli/1. August verlegt. Der Hungaroring rückt vom Mai auf den 21./22. August. Gleichzeitig rutscht Inje um eine Woche nach hinten (neu: 16./17. Oktober). Damit findet der Saisonauftakt auf der Nürburgring-Nordschleife statt. Dort fährt man am 4./5. Juni im Rahmen des 24h-Rennens – mit ein bisschen Glück inklusive der Halders. ■

TCR EUROPE

Vollgas für die WTCR: Mike und Michelle Halder wollen 2021 aufsteigen

NASCAR

45 Fahrer gemeldet

In gut zwei Wochen eröffnet das Daytona 500 die neue Cup-Saison. Insgesamt mindestens 45 Piloten wollen mitfahren.

Von: **Michael Bräutigam**

Wer spricht denn da noch von einer Krise in der Top-Liga der US-Stockcars? Zusätzlich zu den 36 gecharterten Teams bzw. Fahrzeugen sind neun weitere Fahrzeuge auf der vorläufigen Nennliste für das diesjährige Daytona 500 am 14. Februar.

Da nur maximal 40 Autos starten dürfen, wird es um die letzten vier Plätze hinter den Chartern also noch mal ein echtes Ausscheidungsfahren in den Duel-Rennen geben. Auf der Qualifikanten-Liste steht seit vergangener Woche auch Derrike Cope, der mit seinen 62 Jahren noch mal einen Angriff auf die Harley J. Earl Trophy wagen möchte. Bereits 1990 (!) gewann der bestenfalls mittelmäßig erfolgreiche Pilot sensationell das prestigeträchtige Auftaktrennen, nachdem Leader Dale Earnhardt in der letzten Runde ein Reifenschaden ereilte. Bei acht seiner letzten neun Qualifikations-Versuche schaffte Cope die Qualifikation nicht.

Bis zu zwei weitere Autos könnten sich übrigens immer noch einfinden, da sowohl Tommy Baldwin Racing als auch The Money Team Racing – die eigentlich mit Spire kooperieren – noch an einem Einsatz arbeiten. ■

MOTORSPORT IMAGES

Mit 62 noch mal zum Daytona 500? Derrike Cope möchte sich qualifizieren

NACHRICHTEN

TCR: NEUER HERSTELLER

Wie MSa aus sicherer Quelle erfuhr, soll „sehr bald" ein neuer TCR-Hersteller verkündet werden. Damit scheinen sich Gerüchte zu bestätigen, dass Toyota den TCR-Einstieg wagt. Toyota Argentinien hatte mehrfach angedeutet, ein solches Auto bauen zu wollen – mit dem Segen der japanischen Konzernzentrale.

TCR: FUGELS FAHREN EIN DOPPEL-PROGRAMM

Der Name Fugel wird 2021 weiterhin in der ADAC TCR Germany vertreten sein. Allerdings nicht Dominik Fugel, der mit dem Team ins GT Masters aufsteigt. Dort setzt man einen Honda NSX ein. Bruder Marcel, aktueller Junior-Meister, fährt aber zunächst weiter in der Tourenwagen-Serie.

BTCC: GOODYEAR BIS 2026 UND PLATO-COMEBACK

Jason Plato ist zurück im BTCC-Fahrerfeld. Der zweifache Champion wird wie zuletzt 2019 einen Vauxhall Astra von Power Maxed Racing fahren. Wie bereits in MSa 4 angedeutet, sitzt Tom Ingram 2021 nun auch bestätigt in einem der Excelr8-Hyundai. Außerdem verkündete die BTCC einen neuen Reifendeal: Der Vertrag mit Einheits-Ausrüster Goodyear wurde bis einschließlich 2026 verlängert.

ETCR: DAYTONA-DEMO

Im Rahmen der 24h von Daytona wird die ETCR in dieser Woche die allererste öffentliche Demo-Fahrt unternehmen. Augusto Farfus wird diese mit einem Hyundai Veloster N ETCR absolvieren.

SUPERCARS: OFFIZIELLER TEST IN ZWEI ETAPPEN

Angesichts der wieder angespannteren Pandemie-Lage splittet Supercars den eigentlich für Sydney gemeinsam angesetzten, offiziellen Vorsaison-Test auf. Die Teams aus Queensland fahren am 12. Februar am Queensland Raceway, die Teams aus Victoria am 16. Februar in Winton.

SABINE HOFMANN

Der rote Bulle

Der große Pluspunkt war der bombige V6-Motor. Das Fahrwerk mochte keine Kerbs

Der süße Wahnsinn der 90er-Jahre: Geld spielte in der DTM damals anscheinend keine Rolle. Und so war es möglich, dass alljährlich im Spätherbst ein Rudel VIPs, Vorstände und Journalisten beim „Akademischen Fahrtraining“ in Hockenheim zu einem richtigen Wettbewerb starten durften. Natürlich mit echten DTM-Autos, wie dem sündhaft teuren, manchmal etwas kapriziösen, aber auch sehr erfolgreichen Alfa Romeo 155 V6 TI mit Allradantrieb und stattlichen 430 PS.

Von: **Claus Mühlberger**

Ein Telefonanruf Anfang November 1994. „Kannst du nächste Woche schon am Freitagmorgen in Hockenheim sein?“, fragt ein freundlicher Herr von Alfa Corse. Ich bin überrascht. „Ich finde es ja ganz toll und unglaublich großzügig, dass ihr mich eingeladen habt, beim Akademischen Fahrtraining einen eurer tollen Alfa zu fahren“, sage ich. „Aber das Rennen findet doch erst am Samstag statt. Was soll ich schon Freitag in Hockenheim?“ Jetzt trumpft der Alfa-Mann auf: „Testen selbstverständlich.“

Ich war baff: Im Jahr zuvor durfte ich auf Einladung von Mercedes mit dem DTM-Meisterauto von Klaus Ludwig in Hockenheim herumkurven, dem legendären 190 E 2.5-16. Da trafen wir uns um acht Uhr im Bus von Norbert Haug. Der Rennleiter erklärte uns kurz und prägnant, wie man sich als Mercedes-Fahrer zu verhalten habe: „Reifen ordentlich warm fahren, schnell fahren, aber keinen Unfall bauen!“ Und los ging es. Immerhin durften wir den Sitz noch individuell einstellen.

Und jetzt, 1994, also Alfa. Eine Testfahrt vor einer Gaudi-Veranstaltung für fahrerisch eher minder begabte Journalisten, Firmenvorstände und VIPs, das war der reinste Overkill. Ich freute mich natürlich trotzdem wie ein Schneekönig über die zusätzlichen Kilometer in dem Werksauto, das sonst von Motorsportgrößen wie Nicola Larini, Alessandro Nannini oder Christian Danner gefahren wurde. 1994 verpassten Alfa Romeo und Titelverteidiger Larini im Dauerduell mit Mercedes zwar knapp die Titelverteidigung, aber acht Siege bei den 20 Saisonrennen waren ja trotzdem eine anständige Bilanz. Andererseits: 1993 stand bei zwölf der 20 Rennen ein Alfa-Pilot auf dem obersten Treppchen des Siegerpodests.

Der Ehrgeiz der Alfa-Männer war unermesslich. Selbst ein völlig unerhebliches Event wie das von Studenten und Alumni der Uni Stuttgart organisierte „Akademische Fahrtraining“ interpretierten die Italiener als höchst

Die DTM-Alfa (Abb.: 1996) verfügten über Allradantrieb und ABS. Der V6-Saugmotor wohnte vor der Vorderachse. Die Laufzeitintervalle waren ziemlich kurz

SABINE HOFMANN

Starterfeld 1994 mit den Sportchefs Haug, Pianta und Treser (von links)

SABINE HOFMANN

12 000 Umdrehungen, 430 PS! Der 2,5-Liter-V6 war ein wahres Prachtstück

SABINE HOFMANN

Gründliche Einweisung beim Testtag: Schalthebel statt Schaltwippe

willkommene Gelegenheit, den Gegnern von „Märtschädes“ vor der langen Winterpause nochmals so richtig zu zeigen, was eine Harke ist.

Am Testtag zeigt sich das Wetter leider von seiner garstigsten Seite: Es regnet Bindfäden in Hockenheim. Dank Allrad ist zumindest die Traktion kein Thema. Doch nach ein paar verhalten gefahrenen Runden auf dem Kleinen Kurs ertönen plötzlich unschöne Geräusche aus dem Maschinenraum. Und praktisch zeitgleich wird der V6-Sauger ziemlich zäh. Also: zurück an die Box. Die Alfa-Männer horchen nur kurz und winken dann ab. „Beginnender Motorschaden“, murmeln sie. „Macht nichts. Er war schon ziemlich am Ende seiner Laufzeit. Komm morgen wieder.“ Ich staune, mit welcher Nonchalance bei Alfa ein mittleres fünfstelliges D-Mark-Sümmchen in den Kamin geschrieben wird.

Tags darauf präsentiert sich der rote Renner wieder in Bestform. Der Nachfolger des 93er-Meisterautos ist ein wahres Prachtstück: Der Heckflügel wurde größer, der Motor lieferte mit 430 PS mindestens 10 PS mehr als der Vorgänger. Eine weitere Neuerung war das ABS. Die Erprobung verlief nicht ganz schmerzfrei. Im Winter war Larini nach einem Blackout des Systems in Mugello zuerst in der Mauer gelandet – und dann im Krankenhaus. „Der schlimmste Unfall meiner Karriere.“

Geschaltet wurde in den meisten DTM-Alfa auch 1994 noch nach alter Väter Sitte: Sechsganggetriebe, doppeltes H-Schema. Nur Alessandro Nannini bekam wegen seiner Armverletzungen eine sequenzielle Schaltung mit zwei Hebeln, was aber nur mittelprächtig funktionierte.

Das Prachtstück des Alfa war der Motor. „Er musste von Serie abstammen“ , sagte Technikchef Sergio Limone. „Aber man konnte das etwas großzügig interpretieren.“ Vorgegeben war nur das Stichmaß, der Abstand zwischen den Zylindern, und der Zylinderbankwinkel. Alfa wählte einen 60-Grad-V6. 1996, im letzten Jahr der „alten“ DTM, kam dann ein 90-Grad-V6 zum Einsatz, kurioserweise auf Basis des Montreal, der nur bis 1977 gebaut worden war. Im Übrigen galt ein Drehzahllimit von 12 000 Umdrehungen – um Kostenexzesse zu vermeiden. Dies gelang nur bedingt, und schlussendlich waren es die exorbitanten Budgets – über 100 Millionen Mark pro Hersteller und Jahr – die der DTM in ihrer alten Form Ende 1996 den Garaus machten.

Aber zurück zum Akademischen 1994, und zwar zum praktischen Teil. Zunächst muss das Kühlwasser auf 60 Grad vorgewärmt werden, eine Prozedur, die locker eine halbe Stunde dauert. Dann geht es endlich los.

Anfahren? Butterweich, der Motor zeigt sich extrem geschmeidig. Ab 8000 Umdrehungen dann Alarm: Jetzt geht es wuchtig zur Sache. Erst bei 11 500 Umdrehungen ist Schluss mit der Drehzahlorgie. Das Getriebe: exakt und knackig, fabelhaft. Der V6 ist wahrhaftig ein roter Bulle, ganz ohne Taurin. Adrenalin hingegen in den Kurven: Selbst sanftes Heranstasten an die damals noch sehr hohen Kerbs quittiert der Alfa mit Unmut. Gerne erschreckt er seine Fahrer mit brüskem Versetzen. Also: Rund fahren, und immer schön brav wegbleiben von den Kerbs.

Persönliche Bilanz des Akademischen 1994: 31 Runden auf dem Kleinen Kurs, unglaublicher Fahrspaß, Mann und Maschine gesund. Meine Bestzeit von 1.09,25 Minuten reichte leider nur für einen Mittelfeldplatz. Die Tagesbestzeit, 1.05,60 Minuten, ging an Giorgio Pianta. Aber der 2014 verstorbene Alfa-Sportchef war früher ja auch ein „richtiger“, erfolgreicher Rennfahrer. ■

ALFA ROMEO

DIE TECHNIK

Motor und Kraftübertragung

V6-Saugmotor, Hubraum 2498 cm³, Leistung 430 PS bei 11 500/min, max. Drehmoment 300 Nm bei 8600/min, Sechsgang-Schaltgetriebe, Allradantrieb, ABS

Maße und Gewicht

Länge 4576 mm, Breite 1751 mm, Höhe 1360 mm, Stahlkarosserie, Gitterrohrrahmen, Reifengröße 640/240 x 18 (Michelin) auf Felgen 9 x 18, Gewicht 1040 kg, Tankinhalt 110 l

Fahrleistungen

0–100 km/h: 3,0 s

KAWASAKI

Jonathan Rea mit der neuen Kawasaki ZX-10RR: „Bereits nach erstem Shakedown besser als die alte“

KAWASAKI

Jonathan Rea versucht in diesem Jahr, zum siebten Mal Weltmeister zu werden. Im MSa-Interview erklärt der 33-jährige Nordire, wie weit er mit der Vorbereitung dafür ist.

Von: **Imre Paulovits**

Was haben Sie seit dem Ende der letzten Saison gemacht?
Ich habe sehr viel Zeit zu Hause verbracht. Gleich nach dem Aragón-Test Ende November bin ich nach Hause geflogen und habe mir ein paar ruhige Tage gemacht. Dann habe ich sehr früh mit meinem Training begonnen. Normalerweise beginne ich Anfang Dezember mit der Vorbereitung auf die neue Saison. Ich habe mich entschieden, trotz des späteren Saisonendes wieder zum gleichen Zeitpunkt anzufangen. So habe ich nach dem WM-Finale in Estoril bis zu den Tests in Jerez und Aragón nur kurz abgeschaltet, habe in der Zeit keine Diät gehalten und mich etwas entspannt. Aber diesmal nicht im Urlaub, sondern zu Hause, da wir in Nordirland sehr strenge Corona-Beschränkungen haben. Deshalb waren wir mit den Kindern daheim, denn sie haben keine Schule, sondern müssen von zu Hause aus lernen. So habe ich Anfang Dezember zu Hause auch mit dem Training begonnen. Es war nicht sehr ereignisreich, aber auch schön, zu Hause zu sein.

Wie sehr war Ihr Training von den Einschränkungen betroffen?
Während des ersten Lockdowns letzten März habe ich meine Garage in einen Gym verwandelt, so habe ich die volle Ausrüstung, die ich brauche. Ich habe einige private Motocross-Strecken, wo ich fahren kann, und ich fahre sehr viel Fahrrad. So hat sich mein Training im Vergleich zu früheren Jahren überhaupt nicht verändert. Mein Trainer hat das Programm etwas verändert, aber die Corona-Beschränkungen haben uns in dem, was wir machen, nicht limitiert.

Wie sehr hat es Sie getroffen, in Jerez nicht getestet zu haben?
Es ist schon schade. Alle, die bei den derzeitigen Umständen nach Jerez gereist sind, haben dafür

„Bis Assen das volle Potenzial des Bikes freisetzen“

große Mühen auf sich genommen. Aber ganz ehrlich gesagt, bei den neuen Regeln, nach denen wir nur zehn Testtage vom Ende der letzten Saison bis zum Ende dieser Saison haben, müssen wir clever sein und diese so gut wie möglich nutzen. Jeder einzelne ist bei diesen Einschränkungen wichtig. Jetzt haben wir viel Geld für nichts ausgegeben. Wir hatten ja bereits im November getestet und wollten die wichtigen Teile, die wir im Trockenen getestet haben, eigentlich gegenprüfen. Nun bleiben uns noch sieben Testtage, und die müssen wir genau einteilen. Wir haben mit dem neuen Motorrad bereits einige Schritte gemacht, aber noch einen großen Schritt vor uns. So müssen wir Prioritäten setzen. Im Februar und im März haben wir noch einige Testtage, bevor die Saison beginnt. Deswegen gab es diesmal keinen Anlass, unter allen Umständen rauszugehen und auf Teufel komm raus Runden zu drehen, und damit Testtage zu verbrennen. Man kann zwar immer etwas lernen, wenn man rausgeht, es gibt auch im Nassen immer etwas zu probieren, aber wir haben uns dafür entschieden, diese Tage nicht dafür zu opfern. Wir haben uns früh am zweiten Tag entschlossen, einzupacken. Da hatte man noch Zeit, einen früheren Flug zu buchen, damit alle früher nach Hause konnten und ihre Familien sehen. Auch ich bin einen halben Tag früher daheim angekommen als zunächst geplant.

Inwiefern sind Sie mit der bisherigen Entwicklung des neuen Motorrades zufrieden?
Ich bin wirklich glücklich mit dem Motorrad. Es ist noch so jung. Und als ich das erste Mal auf das Motorrad gestiegen bin, fühlte es sich so anders an. Kawasaki hat den Motor ziemlich verändert, sein Charakter ist um einiges anders. Wir haben mehr Drehzahl, mehr Leistung, bessere Aerodynamik, und auch die Sitzposition ist etwas besser. Wir spielen nun mit all dem etwas herum. Die Elektronik-Ingenieure arbeiten hart, um mir das Gefühl zu geben, das ich haben will. Mein Crewchief Pere Riba stellt mit den Technikern das bestmögliche Paket für mich zusammen. Der erste Test in Jerez war gut. Dann sind wir nach Aragón gegangen, und ich war mit dem Rennreifen so schnell, wie ich zuvor nur mit dem Qualifikationsreifen gewesen bin. Das ist ein gutes Zeichen. Ich denke, wir können nun Schritt für Schritt daran arbeiten, dass das Motorrad sein volles Potenzial freisetzt.

> „Werde mich, so schnell es geht, gegen Corona impfen lassen. Solange es keine Streichresultate gibt, darf man kein Rennen auslassen.“
>
> Jonathan Rea

Wie beurteilen Sie den neuen Motor?
Das Motorrad ist noch neu, die Motorcharakteristik ist noch nicht hundertprozentig perfekt. Wir hatten ja noch nicht mehr als die ersten Shakedowns, und mein Elektronik-Ingenieur Davide versucht nun, das Paket daraus zu machen, das ich brauche. Er arbeitet am Motor-Management und versucht, das Gefühl herzustellen, das zu mir passt: weich und gut fahrbar. Wir müssen dabei sowohl an die Fahrbarkeit als auch an die Reifenfreundlichkeit denken. Eins ist klar: Wir haben mehr Leistung. Aber wie viel genau im Vergleich zur Konkurrenz, das wissen wir noch nicht. Dafür müssen wir zusammen auf einer Strecke fahren. Doch es ist ein klarer Schritt nach vorn gegenüber 2020.

Gibt es spezielle Bereiche, an denen Sie arbeiten müssen?
Für einen neuen Motor ist er schon toll. Er hat sich gegenüber seinem Vorgänger nur verbessert. Aber wenn er sich verbessert, gibt er ein anderes Gefühl. Wir waren gleich beim Jerez-Test mit ihm schneller, genauso in Aragón. Aber es waren halt erst die ersten beiden Tests, und ich denke, bis zum WM-Auftakt in Assen können wir noch viel aus seinem Potenzial herausholen. Wir müssen an seinem Charakter nichts komplett umkrempeln. Doch jetzt ist die Zeit, wo wir alle kleinen Puzzlestücke zusammensetzen müssen. Der größte Unterschied zum alten Motor sind die neuen Kolben, dazu eine Menge Kleinigkeiten. Aber genau das ist es, was wir brauchen: Viele kleine Verbesserungen. Auch die anderen Hersteller und Fahrer pushen hart, um vorwärtszukommen.

Konnten Sie auch bei der Aerodynamik eine Verbesserung feststellen?
Wir konnten in Jerez und Aragón klare Vorteile feststellen. Wir haben die alte und die neue Verkleidung intensiv miteinander verglichen. Es wurde eindeutig, dass die neue Verkleidung mehr Abtrieb vorne hat. Die Ingenieure haben 17 Prozent gegenüber der früheren Verkleidung errechnet. In schnellen Kurven habe ich ein viel satteres Gefühl vorn, das Vorderrad steigt weniger, das ist alles sehr positiv. Als wir in Aragón die beiden Verkleidungen back-to-back getestet haben, haben wir keinerlei Nachteile mit den inneren Luftschächten festgestellt. Kawasaki hat bei der Aerodynamik des neuen Motorrades einen tollen Job gemacht, ich kann ihnen nur gratulieren. Wir haben vor zwei Jahren mal eine Vorarbeit in diese Richtung für sie gemacht. Aber ohne weiteren Test haben sie im Windkanal einen tollen Job gemacht.

Freuen Sie sich schon auf den nächsten Test?
Letztes Jahr, als wir nach der langen Corona-Pause wieder auf die Rennstrecke zurückkehrten, sind wir das erste Mal in Misano gefahren. Und am ersten Tag hatte ich einen gewaltigen Sturz. Es war mein Fehler. Ich bin zu schnell gefahren, bevor ich bereit war. Zu lange vom Motorrad weg zu sein, ist nie gut. Aber diesmal werde ich geduldig genug sein, um den wichtigen Job zu tun, den wir machen müssen – die richtigen Entscheidungen zur richtigen Zeit fällen.

Werden Sie sich gegen Corona impfen lassen?
Ja, so schnell wie nur möglich. Denn solange es in der Superbike-WM keine Streichresultate gibt, muss man jedes Risiko vermeiden, wegen Corona nicht an den Start gehen zu können. Die Dorna sollte über Streichresultate nachdenken, denn man muss sich nur anschauen, was letztes Jahr mit Valentino Rossi und Lewis Hamilton passiert ist. Ich bin derzeit in der besten Form meines Lebens, aber was ist, wenn ich vor dem ersten Rennen Corona-positiv bin? Die Meisterschaft wird ja nicht angehalten, weil ich positiv bin. Ich habe nachgesehen, doch derzeit komme ich in Nordirland noch an keine Impfung dran. Aber sobald es möglich ist, werde ich mich impfen lassen. ■

!

Jonathan Rea

Geburtstag: 2. Februar 1987
Geburtsort: Larne (GB)
Herkunftsland: Nordirland

WM-KARRIERE
2008: SSP, Honda (2.)
SBK, Honda (26.)
2009: SBK, Honda (5.)
2010: SBK, Honda (4.)
2011: SBK, Honda (9.)
2012: SBK, Honda (5.)
MotoGP, Honda (21.)
2013: SBK, Honda (9.)
2014: SBK, Honda (3.)
2015: SBK, Kawasaki (1.)
2016: SBK, Kawasaki (1.)
2017: SBK, Kawasaki (1.)
2018: SBK, Kawasaki (1.)
2019: SBK, Kawasaki (1.)
2020: SBK, Kawasaki (1.)

Hobbys
Familie, Motocross

Wüster Start: Die MotoGP-Saison soll mit gleich zwei Nachtrennen in Katar losgehen

MOTOGP

Kalender wieder neu

Das wird uns wohl noch mehrfach blühen, bis die Corona-Pandemie nicht im Griff ist: Der im November herausgegebene Kalender der Motorrad-WM wurde bereits überarbeitet. Aber es soll weiterhin am letzten März-Wochenende losgehen.

Von: **Imre Paulovits**

Außer bei Honda-Testfahrer Stefan Bradl hat sich noch kein Rad in der MotoGP gedreht, trotzdem laufen die Drähte im Hintergrund der Motorrad-WM heiß. Der provisorische Kalender, der vor dem WM-Finale 2020 verkündet wurde, war zunächst für den bestmöglichen Fall zusammengestellt worden. Seither hat die Corona-Pandemie aber noch größere Ausmaße angenommen als befürchtet. Und es ist jetzt schon klar, dass im Frühjahr noch nicht dran zu denken ist, mit dem GP-Tross nach Nord- und Südamerika zu reisen. In noch viel weitere Ferne ist die Aussicht gerückt, in Texas und Argentinien Rennen vor Zuschauern auszutragen, ohne die die Übersee-GPs aber gar nicht zu finanzieren sind. Deshalb wurden die beiden amerikanischen GPs auf einen unbestimmten Termin verschoben.

Katar springt ein

Bereits der Vorsaison-Test der MotoGP im malaysischen Sepang musste abgesagt werden, und Katar, wo sich die Corona-Zahlen erfreulich entwickelt haben, sprang in die Bresche. Zusätzlich zum bereits zuvor geplanten Test vom 10. bis 12. März wurden noch drei weitere Testtage vom 5. bis 7. März eingeräumt. Nun wird die MotoGP noch länger im Wüstenstaat verweilen, denn neben dem ursprünglichen WM-Auftakt vom 26. bis 28. März wird es am darauffolgenden Wochenende vom 2. bis 4. April einen weiteren GP auf dem Losail International Circuit geben – wieder als Nachtrennen unter der gigantischen Flutlichtanlage. Der WM-Auftakt wird wie bisher Grand Prix von Katar heißen, das zusätzliche Rennwochenende Grand Prix von Doha.

Um auch das zweite ausgefallene Amerika-Wochenende zu kompensieren, wird der Europa-Auftakt vorgezogen. Im portugiesischen Estoril kann im April problemlos gefahren werden, und der Autódromo Internacional do Algarve bei Portimão hat den Teams und Fahrern beim WM-Finale im November so gut gefallen, dass sich alle freuen, dort bald wieder fahren zu können.

Brünn nicht mehr dabei

Der restliche Kalender besteht noch aus den ursprünglich geplanten Grands Prix. Ob aber in allen Ländern Europas und dann auch in Asien gefahren werden kann, muss sich noch zeigen. Der Deutschland-GP auf dem Sachsenring ist für den 20. Juni angesetzt, eine Woche vor der Dutch-TT in Assen. Aber wie letztes Jahr werden die Veranstalter auch 2021 wohl nur dann zusagen, wenn wieder Zuschauer zugelassen werden, und das ist bei der derzeitigen Lage noch Utopie. Definitiv nicht mehr im Kalender zu finden ist der Tschechien-GP in Brünn. Damit wird erstmals seit 1987 nicht mehr auf dem tollen Waldkurs gefahren. FIM und Dorna forderten eine Neuasphaltierung, die Landesregierung konnte bei der derzeitigen Situation die Gelder dafür aber nicht bereitstellen, also wurde der Traditions-GP gekippt. Daher soll es, wenn alles so bleibt, wie es ist, und der KymiRing in Finnland seine Homologation bekommt, eine fünfwöchige Sommerpause geben, bevor es in Österreich weitergeht.

Die Dorna plant derzeit auch noch mit allen Asien-GPs. Sollten weitere Kandidaten ausfallen, steht der einzigartige Straßenkurs auf der indonesischen Ferieninsel Mandalika als Reserve in der Liste – vorausgesetzt, er bekommt rechtzeitig die Homologation. Auch hofft man, Argentinien und Texas noch in den Kalender zu bekommen. Würden alle geplanten Rennen zustande kommen, wären dies ohne Indonesien bereits 21 Grands Prix. Die Dorna hat mit der FIM und der IRTA aber vereinbart, dass es 2021 maximal 20 WM-Rennwochenenden geben wird. Bis dahin ist es aber noch ein sehr weiter Weg. ■

MOTOGP

Weil's so schön war: Portimão hat für den 18. April wieder einen GP bekommen

KALENDER-ENTWURF 2021

Datum	Strecke
28. März	Losail/Q
4. April	Losail/Q
18. April	Portimão/P
2. Mai	Jerez/E
16. Mai	Le Mans/F
30. Mai	Mugello/I
6. Juni	Barcelona/E
20. Juni	Sachsenring/D
27. Juni	Assen/NL
11. Juli	KymiRing/FIN*
15. August	Red Bull Ring/A
29. August	Silverstone/GB
12. September	Aragón/E
19. September	Misano/I
3. Oktober	Motegi/J
10. Oktober	Buriram/T
24. Oktober	Phillip Island/AUS
31. Oktober	Sepang/MAL
14. November	Valencia/E
Verschoben:	Termas de Rio Hondo/RA
	COTA/USA
Reserve:	Mandalika/RI*

*Homologation ausstehend

MotoGP

Kommt Márquez?

Der Kampfgeist von Ex-Weltmeister Marc Márquez ist bewundernswert. Zwar muss er weiter auf seinen rechten Arm aufpassen, doch seinen restlichen Körper bereitet er auf die Rückkehr vor – selbst wenn er noch nicht weiß, wann es so weit sein wird.

Von: **Imre Paulovits**

Vor einer Woche bestätigten die Ärzte von Marc Márquez bei der Sechs-Wochen-Nachuntersuchung zu seiner Oberarm-OP, dass der Knochenaufbau wie geplant verläuft, doch die Antibiotikum-Behandlung für weitere sechs Wochen fortgeführt werden muss. Bei der OP waren wegen Falschgelenk-Bildung und Knochenentzündung eine neue Platte, Knochentransplantat aus der Hüfte und eine Antibiotikum-Kur eingesetzt worden. Nichtsdestotrotz hat der achtfache Weltmeister sein Training wieder aufgenommen. Letzte Woche ging er in den Gym, um den Rest seines Körpers wieder aufzubauen und seine Kondition zurückzuerlangen. Dafür stieg der 27-jährige Spanier aufs Indoor-Fahrrad und spulte seine Trainingseinheiten ab. Verständlicherweise postete er ein Bild, das ihn wieder auf dem Weg der Besserung zeigt.

Es ist jedoch weiter Vorsicht angezeigt. Die zu frühe Rückkehr hatte im Juni dazu geführt, dass der Knochen und die Platte überlastet wurden. Aus der ursprünglichen Verletzung, von der auch ein Normalsterblicher längst genesen wäre, ist eine heikle medizinische Angelegenheit geworden, mit der nicht zu spaßen ist, weil sie zu einer dauerhaften Behinderung führen und Márquez' Karriere zerstören könnte, wenn nicht mit größter Vorsicht agiert wird. Und das weiß er selbst.

Mittlerweile wird auch im Team offen über seine Vertretung in der ersten Saisonhälfte gesprochen. Sein Crewchief Santi Hernández sagte zu spanischen Medien, dass es viel mehr Sinn mache, wenn Stefan Bradl das Motorrad bis zur Rückkehr von Márquez einsetzt, als Andrea Dovizioso, über dessen Verpflichtung italienische Medien nach wie vor spekulieren. ■

MÁRQUEZ

Marc Márquez: Wieder im Gym

Motorrad-WM

Es wird wieder trainiert

Zwar droht in Spanien ein weiträumiger Lockdown, doch bis dahin nutzen die GP-Fahrer die Zeit und trainieren mit Serienmotorrädern.

Von: **Imre Paulovits**

Philipp Öttl ist wieder nach Spanien gereist und hat mit seiner Trainings-Kawasaki ZX-6R am letzten Wochenende in Jerez und am Mittwoch in Almería trainiert. Auch Dominique Aegerter ist in Spanien, bislang ist er in der Umgebung von Valencia Fahrrad und Motocross gefahren. Als Yamaha-Pilot in der Supersport-WM hat er dafür eine 450er Cross-Yamaha bekommen.

Der neue Intact-Moto2-Pilot Tony Arbolino hat derweil mit einer Triumph Daytona 675 begonnen, sich an ein größeres Motorrad und an den Dreizylinder zu gewöhnen und fuhr letzte Woche in Cartagena und Almería. Dabei stellte er fest: „Ich muss noch mehr Muskelmasse aufbauen, weil das Gewicht dieser größeren Motorräder doch mehr Kraft verlangt als die Moto3, die ich bisher gewohnt war. Das ist aber derzeit gar nicht so einfach, weil die Gyms in meiner Nähe alle geschlossen sind." Arón Canet fuhr in Almería eine Yamaha R6 und machte einen sehr fitten Eindruck. Jorge Martín wiederum trainierte in Cartagena und Almería mit einer Ducati Panigale V4 R. ■

MOTOGP

Viel prominenter Verkehr: Tony Arbolino (#14) und Philipp Öttl (#5) in Almería

NACHRICHTEN

MOTOGP
Nach KTM hat auch Ducati den MotoGP-Vertrag mit der Dorna bis 2026 verlängert. Der Konstrukteur-Weltmeister von 2020, der seit 2003 in der obersten Motorradsport-Liga dabei ist, setzt seine völlig auf den Sport ausgerichtete Markenpolitik fort. „Rennsport war immer ein fundamentaler Teil von Ducati, und das wird auch in Zukunft so bleiben. Die MotoGP ist der Motor unserer Innovationen, was die Panigale, Streetfighter und Multistrada-V4-Modelle auch eindrucksvoll unter Beweis stellen", sagte Ducati-CEO Claudio Domenicali.

MOTO2
MV will neben Simone Corsi und Lorenzo Baldassarri den 21-jährigen Tommaso Marcon als dritten Fahrer bei den europäischen Grands Prix einsetzen, falls wieder Wildcard-einsätze erlaubt werden. 2022 soll der talentierte Italiener die ganze Saison für den italienischen Hersteller fahren.

MOTO2/MOTOE
Das Marc VDS-Team, einst das größte Privatteam des WM-Fahrerlagers, ist dramatisch geschrumpft. Emilio Alzamora hat seine in das Team integrierte Moto3-Mannschaft zugesperrt. Nun wurde verkündet, dass auch in der MotoE nicht weitergefahren wird. In der Moto2 hat Sponsor Marc van der Straten auch die Teamleitung übernommen.

MOTORRAD-WM
Die beiden Suzuki-Werkspiloten Joan Mir und Álex Rins sowie Moto3-Weltmeister Albert Arenas haben in ihrer Wahlheimat Andorra ein neues Training entdeckt: Sie nahmen mit Buggies und ATV an den berühmten Eisrennen teil.

MOTORRAD-WM
Ex-Supersport-WM-Pilot Massimo Meregalli, heute Teammanager im Yamaha MotoGP-Team, feierte am letzten Donnerstag seinen 50. Geburtstag.

DUCATI

Nichts außer Spesen

Wenn am Donnerstag auch der blaue Himmel durchkam, verzichteten alle Teams auf den Test

Weil an den zwei verregneten Tagen in Jerez nur maximal drei Stunden auf halbwegs trockener Strecke gefahren werden konnte, verzichteten alle Superbike-WM-Teams komplett auf das Fahren. Das neue Reglement hat genau das Gegenteil von seiner Spar-Idee erreicht.

Von: **Imre Paulovits**

Das Gegenteil von gut ist gut gemeint – das mussten die Superbike-WM-Teams und -Piloten letzte Woche in Jerez erfahren. Seit diesem Jahr kann jeder Fahrer zwischen dem WM-Finale in Estoril am 18. Oktober letzten Jahres und dem diesjährigen WM-Finale außer den offiziellen Tests nur an zehn Tagen testen. Dadurch sollten Kosten gespart werden. Doch wie sich in Jerez zeigte, kann eine solche Regel ganz schnell genau das Gegenteil bewirken.

Kawasaki hatte die Strecke in Jerez für letzte Woche Mittwoch und Donnerstag gemietet, die Werksteams von Ducati und Honda sowie mehrere private Teams waren angereist – doch dann regnete es. Eigentlich nichts Ungewöhnliches in Andalusien um diese Jahreszeit, doch unter der neuen Regel fatal. Noch sind die Motorräder in einem sehr frühen Entwicklungsstadium. Und um da Aussagen machen zu können, die nicht womöglich in eine falsche Entwicklungsrichtung führen, muss man trockenen Asphalt haben. Dies war am ersten Tag gar nicht gegeben. Und auch wenn es ab Donnerstagmittag nicht mehr geregnet hatte und die Strecke langsam auftrocknete, entschieden sich alle Teams, nicht zu fahren. Zu kostbar ist nach der neuen Regel die Möglichkeit jedes einzelnen Testtages, um sie für drei Stunden Fahrzeit zu opfern. Aber die Kosten, die waren schon da: Die Streckenmiete, die Reisekosten, dazu der immense Aufwand, der bei den Reisebeschränkungen und den Auflagen für die Teilnehmer mit PCR-Tests und Fahrrouten-Beschränkungen auf sich genommen werden musste. Entsprechend zerknirscht wirkten auch alle, als sie unverrichteter Dinge wieder abreisten.

Im Winter viel gearbeitet

Dabei war in den Boxen viel Neues zu entdecken. Kawasaki hatte die neue ZX-10RR mit ihrer spektakulären Verkleidung für mehr Abtrieb sowie einem neuen Motor mit mehr Leistung bereits im November drei Tage lang in Jerez und in Aragón getestet. Alex Lowes hatte dabei Abstützprofile am Tank probiert, wie sie einst Jorge Lorenzo 2018 bei Ducati in der MotoGP erstmals einsetzte und auch MotoGP-Weltmeister Joan Mir letztes Jahr an seiner Suzuki verwendet hat. Lowes hatte eine kleinere und eine größere Variante probiert. Nun war an seinem Tank eine weitere Ausführung montiert, die auf den bisherigen Erfahrungen beruhte. „Ich kann mich beim Bremsen mit den Beinen abstützen und so gefühlvoller einlenken. Und in schnellen Kurven lässt sich das Motorrad mit den Beinen ebenfalls stabiler halten", zählt Lowes die Vorzüge auf. Der WM-Sechste von 2020 kam gut gelaunt und hochmotiviert nach Jerez. „Wir hatten zwar einen strengen Lockdown, aber ich habe mir einen Gym bei mir eingerichtet. Mein Bruder Sam hat den Winter bei uns verbracht, und so haben wir die ganze Zeit zusammen trainiert. Wir haben uns angetrieben wie die Teufel, wir sind dadurch beide so fit wie noch nie", frohlockte der 30-jährige Brite. Entsprechend enttäuscht war er, dass er nicht fahren konnte.

> „Ich habe den ganzen Winter zusammen mit meinem Bruder Sam trainiert, wir haben uns gegenseitig angetrieben wie die Teufel. Wir sind dadurch beide fit wie noch nie."
>
> Alex Lowes

Beim Honda-Werksteam fielen die neuen Brembo-Bremsscheiben auf, an denen neben der normalen Lochung noch größere, schräg angebrachte Löcher zu finden waren. Dazu waren die Adapter der schwimmend gelagerten Scheiben mit Kohlefaser-Platten abgedeckt, um für weniger Turbulenzen am Vorderrad und einen besseren Luftfluss zum Kühler zu sorgen. Der neue Teamchef Leon Camier war emsig im Einsatz und bestellte seine Fahrer und Techniker regelmäßig zu Konferenzen ein. „Es ist schade, dass ich nicht mehr selber fahren kann, aber meine

PAULOVITS

Wie in der MotoGP: Ducati baute einen Massedämpfer für die Werks-Panigale

PAULOVITS

Tito Rabat: Nur Sitzprobe auf der Barni-Ducati genommen

Schulter ist noch immer nicht verheilt. Und das wird sie wohl auch nie mehr ganz richtig", gab der 34-jährige Brite zu. „Ich habe ständig Schmerzen. Seit zwei Jahren habe ich kaum eine Nacht richtig durchschlafen können. Deshalb bin ich sehr froh, dass ich meine Motorsport-Karriere als Leiter eines so hochkarätigen Teams fortsetzen kann."

Ducati hat die Werks-Panigale komplett neu aufgebaut, am auffälligsten war neben neuen Kupplungen und Tanks der weit nach hinten versetzte Sitzbankhöcker. Dies ist nach Regelwerk zulässig, solange die Silhouette erhalten bleibt. Dazwischen waren schwarze Gewichte angebracht und jeweils mit einer Nummer versehen. Die Bologneser haben wohl den Massedämpfer, der sich in der MotoGP bewährt hat, nun auch beim Superbike eingeführt.

Neuzugang Michael Ruben Rinaldi hatte sich am Donnerstagnachmittag zwar angezogen und sein Motorrad wurde angewärmt, dann blieb er aber doch in der Box. Chaz Davies, der nun bei GoEleven fährt, wirkte topfit und hochmotiviert, jedoch verzichtete auch der WM-Dritte aufs Fahren. Tito Rabat war ganz erpicht darauf, erstmals mit der Barni-Ducati auszurücken, doch auch er wollte den Testtag nicht für drei Stunden opfern. MotoGP-Pilot Maverick Viñales wollte eigentlich auch in Jerez trainieren. Weil er die Wettervorhersage aber kannte, blieb er genauso daheim wie sein Cousin Isaac.

So fuhren nur Honda-Testfahrer Stefan Bradl, der genau dann aufhörte, als es Donnerstagnachmittag ganz abtrocknete, und Supersport-WM-Neuling Leonardo Taccini. Für die letzten drei Stunden gingen dann MotoGP-Pilot Johann Zarco und Ducati-Testpilot Michele Pirro raus, für die die Testbeschränkung nicht galt. ■

ERGEBNISSE

Superbike-WM-Test Jerez (E), 20.–21. Januar 2021

	Fahrer	Motorrad	Bestzeit
1.	Michele Pirro (I)	Ducati Panigale V4 R	1.45,465
2.	Johann Zarco (F)	Ducati Panigale V4 R	1.45,782
3.	Stefan Bradl (D)	Honda RC 213 V	1.49,403
4.	Leonardo Taccini (I)	Kawasaki ZX-6R	2.01,940

PAULOVITS

MotoGP

Stefan Bradl: Trotz Regen viel gefahren

Wenn die Daten, die er in Jerez sammelte, auch nicht so aussagekräftig waren wie im Trockenen, nutzte Honda-Testpilot Stefan Bradl die beiden Testtage.

Von: **Imre Paulovits**

Am Mittwochnachmittag war Stefan Bradl froh, als er aus der nassen Kombi schlüpfen konnte, und er fuhr gleich ins Hotel. „Der arme Kerl war so durchgefroren, dass er dringend eine heiße Dusche brauchte", hatte sein Crewchief Klaus Nöhles Verständnis für seinen Piloten.

Bradl und die Honda-Testmannschaft hatten eine Menge Teile aus Japan bekommen, die sie vor dem ersten offiziellen Test, der ursprünglich in drei Wochen in Sepang geplant war, aussortieren sollten. Sie entschieden, trotz des nassen Asphalts loszulegen. „Die Aussagen sind zwar nur bedingt brauchbar, aber wir haben eine Menge Dinge dabei. Und wir müssen sehen, dass wir durchkommen", sagte Nöhles. Am zweiten Tag hatten sie zumindest teilweise eine trockene Strecke, obwohl noch in vielen Kurven tückische Wasserflecken lauerten.

Wenn das Boxentor auch immer schnell vor neugierigen Blicken heruntergelassen wurde, konnte man so viel erkennen, dass Bradl mit einem völlig neuen Rahmen unterwegs war. Seit 2018 ist Honda vom breiten Seitenprofil zu einer Konstruktion mit kleineren Profilen im Dreieckverbund übergegangen. Diese wurden in vielen Varianten probiert, letztes Jahr fuhr Bradl sie mit unterschiedlich aufgeklebten Kohlefaser-Versteifungen. In Jerez hingegen fuhr er einen Rahmen mit breitem Seitenprofil. Dieser schien aus gefrästen Teilen zusammengefügt worden zu sein und hatte zum Block der Schwingenaufnahme hin eine Abschrägung, wie man sie bei der Yamaha M1 sieht.

Das Honda-Testteam blieb, wie schon im Dezember, in Jerez und wollte den Test bei besserem Wetter fortsetzen. ■

PAULOVITS

Neu: Das breitere Rahmenprofil ...

SPALDING

... im Vergleich zur 2020er Version

Johann Zarco vor Michele Pirro: Die beiden Ducati-Piloten hatten viel Spaß zusammen

PAULOVITS

Zusammen stärker

Ducati-Testpilot Michele Pirro und Pramac-Ducati-Pilot Johann Zarco nutzten die kurze fast trockene Zeit in Jerez zum Trainieren. Sie fuhren zusammen, um einander ihre Stärken zu zeigen.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn in Jerez zwei Tage lang zunächst nur das helle Singen von Leonardo Taccinis Supersport-Kawasaki und das heisere Röhren von Stefan Bradls MotoGP-Honda gelegentlich die Stille unterbrach, wurde es für die letzten drei Stunden richtig kernig. MotoGP-Pilot Johann Zarco rückte mit einer Serien-Ducati Panigale V4 R aus, begleitet von Ducati-Testpilot Michele Pirro, der eine Superstock-Version des gleichen Modells fuhr. Die beiden jagten sich um den Kurs, und man spürte die Freude, die sie zusammen hatten.

Pirro hatte keine Test-Aufgabe, er war von sich aus nach Jerez gereist. Barni-Teamchef Marco Barnabò brachte eine Superstock-Panigale für ihn mit. „Ich bin einfach zum Trainieren hergekommen“, sagte Pirro. In Italien konnte ich über den Winter nichts fahren, und ich will mich auf dem gleichen Stand halten wie die Werksfahrer. Das kann man nur, wenn man regelmäßig auf dem Motorrad sitzt und auf der Rennstrecke fährt.“ Der 34-jährige Italiener dürfte dank seiner Fahrten für das Ducati-MotoGP- und -Superbike-WM-Testteam mehr Jerez-Runden haben als jeder aktive MotoGP-Pilot.

Johann Zarco nahm sein Angebot dankend an, mit dem Serien-Motorrad, das Pirro ebenfalls deutlich besser kennt, zusammen zu fahren. „Es ist als Testfahrer meine Aufgabe, dafür zu sorgen, dass die MotoGP-Piloten schneller werden. Da gehört für mich selbstverständlich auch dazu, dass ich ihnen Fahrtipps gebe“, grinste Pirro.

So viel Spaß sie auch auf der Strecke zusammen hatten, in der Box unterhielten sie sich umso ernster. Johann Zarco ließ sich die vollkommen serienmäßige Panigale von zwei Freunden mit dem VW-Bus nach Jerez bringen. „Ich habe jetzt zwei Monate gar nicht mehr auf dem Motorrad gesessen“, gab der 30-jährige Südfranzose zu. „Ich bin früher viel Motocross und Supermoto gefahren. Aber in der Corona-Situation ist dies erstens bei uns derzeit schwierig, und zweitens denke ich mittlerweile, dass das Offroad-Training nicht so viel bringt wie richtig gutes Qualitäts-Training mit einem guten Straßenmotorrad auf der Rennstrecke. Aber dafür ist es derzeit auch bei uns in Südfrankreich zu kalt. Deshalb war ich froh, dass sich diese Möglichkeit in Jerez auftrat. Leider stand bei dem Wetter der Aufwand, hier runterzukommen, in keinem Verhältnis zu den drei Stunden, die wir auf halbwegs trockener Strecke fahren konnten.“

Alles genau bedacht

Dass Zarco im Nassen nicht auf die Strecke ging, hatte seinen guten Grund. „Erstens kenne ich das Serien-Motorrad zu wenig, um genau zu wissen, wie es im Nassen reagiert. Dazu ist die Reparatur unheimlich zeitaufwendig und kostspielig, wenn man mit einem Serienmotorrad stürzt. Ich bin jetzt lange nicht mehr gefahren und wollte es erst einmal langsam angehen.“ Zarco fuhr mit Michelin-Superbike-Slicks aus der französischen Meisterschaft. „Ich bin 1.45er Zeiten gefahren. Die Strecke war nicht komplett trocken, aber auch so waren wir noch weit vom Limit weg. Wir fahren hier mit der MotoGP 1:38, die Serien-Ducati dürfte vier Sekunden langsamer sein. Das ist aber ein Level, mit dem man sich gut auf die MotoGP-Saison vorbereiten kann.“ Dass er mit Michele Pirro fahren konnte, freute den Moto2-Weltmeister von 2015 und ’16: „Jeder hat seinen Fahrstil, seine Stärken und Schwächen. Michele ist ein sehr schneller Fahrer. Es gab einige Stellen, wo ich ihm etwas abschauen konnte. Er ist dazu noch ein sehr netter Kerl, und wir haben uns sehr gut über Details beim Fahren unterhalten. Ich hätte mir keinen besseren Trainingspartner wünschen können.“

Miller als Vorbild

Zarco will in seinem ersten Jahr bei Pramac-Ducati regelmäßig ums Podest kämpfen. „Jack Miller hat es im Vorjahr vorgemacht, dass dies möglich ist“, merkt Zarco an. „Jetzt will ich beweisen, dass ich dazu auch in der Lage bin.“ Der ehrgeizige Franzose lässt auch nichts unversucht. Gleich nachdem er seine Ducati wieder in den Transporter gepackt hatte, ging es zum Flughafen und flog nach Salzburg: „Ich gehe jetzt ins Red-Bull-Leistungszentrum und lasse mir eine Analyse machen, in welchen Bereichen ich mich wie gut vorbereitet habe, und wo ich körperlich noch zulegen muss. Bis zum WM-Auftakt bleiben mir noch drei Monate, dass ich optimal dastehe.“ ■

PAULOVITS

Viel zu besprechen: Michele Pirro, Johann Zarco und Barni-Chef Marco Barnabò (v. l.)

Endurance-WM

ERC-Ducati rüstet auf

Teambesitzer Uwe Reinhardt setzt alle Hebel in Bewegung, um dieses Jahr mit Ducati in der Endurance-WM ganz nach vorne zu kommen.

Von: **Imre Paulovits**

Beim Superbike-WM-Test in Jerez mischte auch die Endurance-WM-Ducati von ERC wieder mit. Sylvain Barrier, Louis Rossi und Mathieu Gines nutzten die beiden Tage, um auch bei Regen zu üben. Die Truppe von Uwe Reinhardt hatte an beiden Tagen je einen Sturz zu beklagen, nach dem es an den beiden Panigales V4 R einiges zu reparieren gab.

Das enthusiastische, von Ducati werksunterstützte Endurance-WM-Team aus Karlsruhe hat weiter aufgerüstet. Sylvain Barrier, der bereits letztes Jahr bei den 12 Stunden von Estoril mit dabei war, wurde nun als Stammfahrer verpflichtet, neben seinen Landsleuten Louis Rossi und Mathieu Gines wurde der Tscheche Ondrej Jezek als Reservefahrer engagiert. Dazu stellt Reinhardt noch Frank Hoffmann, den Geschäftsführenden Gesellschafter des Zubehörherstellers Wunderlich, als Teammanager an. Hoffmann hatte einst den Öhlins-Renndienst in der IDM und der Supersport-WM betreut, war früher selbst Endurance-WM-Pilot und weiß daher, worauf es ankommt. „Wir versuchen, das Motorrad in Zusammenarbeit mit Ducati bei Stürzen noch reparaturfreudiger zu machen", verrät Hoffmann. „Wir wollen um Siege mitfahren", stellt er das Ziel klar. „Wir haben das Budget und die Technik dazu. Jetzt müssen wir uns entwickeln und brauchen noch ein Quäntchen Glück." ■

PAULOVITS

ERC-Ducati: Emsige WM-Vorbereitung mit neuem Teamchef und vier Fahrern

Moto2-EM

Tulovic mit Intact GP

Der 20-jährige Lukas Tulovic nimmt einen nächsten Anlauf in Richtung Moto2-WM – mit der Junior-Truppe von Intact GP in der Moto2-EM.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem Kiefer Racing nach 2019 keinen Platz mehr in der Moto2-WM bekommen hat, machten sie mit Lukas Tulovic in der EM weiter, Ende des Jahres endete aber die für drei Jahre angepeilte Aufbauarbeit von Jochen Kiefer mit dem talentierten Deutschen. Jetzt hat der Eberbacher beim Intact SIC Junior Team den zweiten Platz neben dem Malaysier Adam Norrodin in der Moto2-EM erhalten. Er wird dort eine Kalex fahren.

„Ich muss zugeben, dass es schon immer mein Traum war, bei Intact GP zu fahren", gibt Tulovic zu. „Der Auftritt des Teams und die professionelle Herangehensweise sind bestechend. Dazu kommt natürlich, dass es ein deutsches Team ist. Es freut mich deshalb sehr, dass es 2021 tatsächlich geklappt hat. Mir ist natürlich bewusst, dass es einen Schritt nach vorne geben muss. Ich bin optimistisch in dieser Hinsicht, da das Material sowie die Mannschaft vom Feinsten sind und ich somit auch die Voraussetzung habe, in der Moto2-EM bei den Top-Jungs mitzukämpfen. Ich freue ich mich schon darauf, auf die silber-schwarze Kalex mit der Nummer 3 zu steigen." ■

INTACT GP

Freuen sich auf Zusammenarbeit: Teamchef Jürgen Lingg und Lukas Tulovic (v. l.)

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Das BMW Motorrad World Endurance Team hat sich verstärkt. Neben Markus Reiterberger (D) und Ilya Mikhalchik (UA) wird der Spanier Xavi Forés in den Sattel der neuen M 1000 RR im Langstrecken-Trimm hüpfen. Damit hat die Mannschaft von Werner Daemen in diesem Jahr insgesamt sechs IDM-Superbike-Titel aus den letzten acht Saisons an Bord. Forés war zuletzt in der Superbike-WM unterwegs und wechselt dieses Jahr auf BMW in die British Superbike. Daher steht seinem Engagement im EWC-Werksteam der Weiß-Blauen nichts im Wege. Kenny Foray bleibt Reserve-Fahrer. „Wir sollten nun gerüstet sein, um hoffentlich in jedem Rennen auf das Podest zu fahren. Und am Ende der Saison möchten wir in der Meisterschaft ganz vorne stehen", zeigt sich Manager Werner Daemen kämpferisch. „Ich bin wirklich sehr stolz auf alle vier Fahrer, denn mit Kenny haben wir auch einen der besten Reservefahrer dabei."

SUPERSPORT-WM

Es wird ein weiteres Kawasaki-Team in der Supersport-WM geben. Manuel Puccetti und Motozoo Racing von Fabio Uccelli haben sich zusammengeschlossen und werden mit Haudegen Michel Fabrizio und dem 18-jährigen Japaner Shogo Kawasaki antreten.

IDM SUPERBIKE

Jens Holzhauer im brandenburgischen Wittenberge hat die Honda CBR 1000 RR-R gegenüber dem Vorjahr um sechs Kilogramm abgespeckt und ist jetzt am Gewichtslimit, genauso viel hat auch Stammpilot Alex Polita abgenommen. „Wir haben diverse Leistungsausbaustufen entwickelt und uns tiefgründiges Wissen über die Elektronik von HRC angeeignet", verrät Teamchef Holzhauer. „Es wird einen Schritt nach vorne geben." Wer zweiter Fahrer im Team wird, steht noch nicht fest.

Jubiläum im Krankenhaus

Letzten Samstag wurde der zweifache Weltmeister und erfolgreiche Teambesitzer Fausto Gresini 60 Jahre alt. Doch um seine Zukunft machen sich Freunde und Fans Sorgen: Der Italiener liegt seit Ende Dezember mit Covid-19 auf der Intensivstation und muss noch immer beatmet werden.

Von: **Imre Paulovits**

Erfolge und Tragödien lagen im Leben das Fausto Gresini oft nah beieinander. 2001 gewann er mit Daijiro Kato überlegen die 250er-Weltmeisterschaft, zwei Jahre später verunglückte der Japaner in Suzuka tödlich. 2010 wurde das Team von Fausto Gresini im malaysischen Sepang mit Toni Elías erster Moto2-Weltmeister, ein Jahr später verunglückte sein neuer Star Marco Simoncelli an gleicher Stelle tödlich. Letzten Dezember trat Fausto Gresini mit der Ankündigung an die Öffentlichkeit, dass sein Team ab 2022 nicht mehr das Aprilia-MotoGP-Team leiten, sondern wieder an seine erfolgreiche Geschichte anschließen wird und ein starkes unabhängiges Team in der MotoGP auf die Beine stellt. Doch wenige Wochen später infizierte er sich mit Covid-19, und seither kämpfen die Ärzte in Bologna um sein Leben.

Weltmeister der Kleinen

Der kleingewachsene Fausto Gresini erlebte einen steilen Aufstieg in der Motorrad-Weltmeisterschaft. 1983 stand der damals 22-jährige in seiner ersten kompletten WM-Saison beim vorletzten Grand Prix im schwedischen Anderstorp bereits als Zweiter auf dem Podest. Ein Jahr später wurde er mitten in der Saison in das Garelli-Werksteam an der Seite der Legenden Ángel Nieto und Eugenio Lazzarini aufgenommen, holte, wieder in Anderstorp, seinen ersten GP-Sieg und wurde WM-Dritter. 1985 wurde Gresini erstmals Weltmeister. Im Jahr darauf lieferte er sich einen knallharten Zweikampf mit dem kometenhaften Luca Cadalora um den Titel, den er knapp verlor. Doch 1987 kehrte er mit umso größerer Vehemenz zurück, gewann bis zum WM-Finale alle zehn Rennen, nur um beim letzten Lauf in Führung liegend zu stürzen. So blieb ihm knapp verwehrt, was vor ihm und auch seither niemandem gelungen ist: alle GP der 125er in einem Jahr zu gewinnen.

Als 1988 die 125er-Klasse auf Einzylinder begrenzt wurde, war Gresinis Garelli nicht konkurrenzfähig, doch als er dann auf Aprilia und 1990 auf Honda umsattelte, kehrte seine alte Brillanz zurück. 1991 wurde er hinter Loris Capirossi, 1992 hinter Alessandro Gramigni Vizeweltmeister. Dann ließ die Kampfkraft des zweifachen Weltmeisters und dreifachen Vizeweltmeisters nach und er beendete seine Laufbahn, um als Teamchef zurückzukehren.

MOTOGP

Weltmeister als Teamchef

2000 vertraute ihm Honda den kometenhaften Daijiro Kato an, der zuvor bei drei Wildcard-Einsätzen in seiner Heimat zweimal gewonnen hatte. In seiner ersten kompletten Saison wurde Kato mit vier Siegen WM-Dritter, im Jahr darauf fegte er mit elf Siegen die Konkurrenz regelrecht weg und wurde überlegener Weltmeister. 2002 stiegen Kato und Gresini in die MotoGP auf, der talentierte Japaner fuhr die letzte Ausbaustufe der Honda NSR 500. In Jerez fuhr er hinter Valentino Rossis RC 211 V als Zweiter aufs Podest und spaltete das Viertakt-Honda-Duo Rossi/Ukawa. In Brünn bekam Kato auch den Viertakter und stand wieder als Zweiter neben Max Biaggi auf dem Podest. 2003 sollte sein Stern mit der RC 211 V und voller Werksunterstützung aufgehen. Doch beim ersten Rennen in Suzuka stürzte Kato mit 200 km/h vor der Schikane und starb.

Gresini machte mit Sete Gibernau weiter, und der Spanier wurde durch den Tod seines Teamkollegen, der ihm sehr nahe ging und von dem er fortan eine himmlische Stärkung fühlte, regelrecht beflügelt. Er wurde 2003 und 2004 jeweils Vizeweltmeister hinter Valentino Rossi. 2010, als die Moto2 aus der Taufe gehoben wurde, holte Gresini mit Toni Elías die Weltmeisterschaft, und in seinem MotoGP-Team machte Marco Simoncelli Furore. 2011 wurde er in Australien Zweiter, doch eine Woche später starb er in Malaysia.

Seither hat Gresini eine ganze Reihe talentierter Rennfahrer an die Spitze gebracht, zuletzt Tony Arbolino, der letztes Jahr Dritter der Moto3-WM wurde und nun bei Intact in der Moto2 fährt. Gresini war zuletzt der einzige Teamchef, der in allen drei WM-Klassen Fahrer einsetzte, seit 2016 in der MotoGP als Partner von Aprilia. Doch bis man ihn wieder an der Strecke sehen kann, wird im besten Falle noch viel Zeit vergehen. Am Wochenende teilten die Ärzte mit, dass sich der Zustand des 60-Jährigen zwar langsam bessert, aber noch immer kritisch ist. ■

FIM/MAURICE BÜLA

Fausto Gresini auf der 125er-Garelli: Weltmeister 1985 und 1987

Fausto Gresini

Geburtstag: 23.01.1961
Geburtsort: Imola (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
1983: 125 ccm, MBA (9.)
1984: 125 ccm, MBA/Garelli (3.)
1985: 125 ccm, Garelli (1.)
1986: 125 ccm, Garelli (2.)
1987: 125 ccm, Garelli (1.)
1988: 125 ccm, Garelli (21.)
1989: 125 ccm, Aprilia (5.)
1990: 125 ccm, Honda (8.)
1991: 125 ccm, Honda (2.)
1992: 125 ccm, Honda (2.)
1993: 125 ccm, Honda (11.)
1994: 125 ccm, Honda (16.)

Hobbys
Racing

Alle Motocross-Weltmeister

Jahr	500 ccm/650 ccm*/MX3**	250 ccm/MX1*/MXGP**	125 ccm/MX2*	WMX
1952	Victor Leloup (B) Saroléa[1]			
1953	Auguste Mingels (B) FN[1]			
1954	Auguste Mingels (B) FN[1]			
1955	John Draper (GB) BSA[1]			
1956	Les Archer (GB) Norton[1]			
1957	Bill Nilsson (S) AJS	Fritz Betzelbacher (D) Maico[1]		
1958	René Baeten (B) FN	Jaromir Cizek (CS) Jawa[1]		
1959	Sten Lundin (S) Monark	Rolf Tibblin (S) Husqvarna[1]		
1960	Bill Nilsson (S) Husqvarna	Dave Bickers (GB) Greeves[1]		
1961	Sten Lundin (S) Lito	Dave Bickers (GB) Greeves[1]		
1962	Rolf Tibblin (S) Husqvarna	Torsten Hallman (S) Husqvarna		
1963	Rolf Tibblin (S) Husqvarna	Torsten Hallman (S) Husqvarna		
1964	Jeff Smith (GB) BSA	Joël Robert (B) CZ		
1965	Jeff Smith (GB) BSA	Victor Arbekov (SU) CZ		
1966	Paul Friedrichs (DDR) CZ	Torsten Hallman (S) Husqvarna		
1967	Paul Friedrichs (DDR) CZ	Torsten Hallman (S) Husqvarna		
1968	Paul Friedrichs (DDR) CZ	Joël Robert (B) CZ		
1969	Bengt Aberg (S) Husqvarna	Joël Robert (B) CZ		
1970	Bengt Aberg (S) Husqvarna	Joël Robert (B) Suzuki		
1971	Roger De Coster (B) Suzuki	Joël Robert (B) Suzuki		
1972	Roger De Coster (B) Suzuki	Joël Robert (B) Suzuki		
1973	Roger De Coster (B) Suzuki	Håkan Andersson (S) Yamaha		
1974	Heikki Mikkola (FIN) Husqvarna	Guennady Moisseev (SU) KTM		
1975	Roger De Coster (B) Suzuki	Harry Everts (B) Puch	Gaston Rahier (B) Suzuki	
1976	Roger De Coster (B) Suzuki	Heikki Mikkola (FIN) Husqvarna	Gaston Rahier (B) Suzuki	
1977	Heikki Mikkola (FIN) Yamaha	Guennady Moisseev (SU) KTM	Gaston Rahier (B) Suzuki	
1978	Heikki Mikkola (FIN) Yamaha	Guennady Moisseev (SU) KTM	Akira Watanabe (J) Suzuki	
1979	Graham Noyce (GB) Honda	Håkan Carlqvist (S) Husqvarna	Harry Everts (B) Suzuki	
1980	André Malherbe (B) Honda	Georges Jobé (B) Suzuki	Harry Everts (B) Suzuki	
1981	André Malherbe (B) Honda	Neil Hudson (GB) Yamaha	Harry Everts (B) Suzuki	
1982	Brad Lackey (USA) Suzuki	Danny LaPorte (USA) Yamaha	Eric Geboers (B) Suzuki	
1983	Håkan Carlqvist (S) Yamaha	Georges Jobé (B) Suzuki	Eric Geboers (B) Suzuki	
1984	André Malherbe (B) Honda	Heinz Kinigadner (A) KTM	Michéle Rinaldi (I) Suzuki	
1985	David Thorpe (GB) Honda	Heinz Kinigadner (A) KTM	Pekka Vehkonen (FIN) Cagiva	
1986	David Thorpe (GB) Honda	Jacky Vimond (F) Yamaha	David Strijbos (NL) Cagiva	
1987	Georges Jobé (B) Honda	Eric Geboers (B) Honda	John van den Berk (NL) Yamaha	
1988	Eric Geboers (B) Honda	John van den Berk (NL) Yamaha	Jean-Michel Bayle (F) Honda	
1989	David Thorpe (GB) Honda	Jean-Michel Bayle (F) Honda	Trampas Parker (USA) KTM	
1990	Eric Geboers (B) Honda	Alessandro Puzar (I) Suzuki	Donny Schmit (USA) Suzuki	
1991	Georges Jobé (B) Honda	Trampas Parker (USA) Honda	Stefan Everts (B) Suzuki	
1992	Georges Jobé (B) Honda	Donny Schmit (USA) Yamaha	Greg Albertyn (ZA) Honda	
1993	Jacky Martens (B) Husqvarna	Greg Albertyn (ZA) Honda	Pedro Tragter (NL) Suzuki	
1994	Marcus Hansson (S) Honda	Greg Albertyn (ZA) Suzuki	Bob Moore (USA) Yamaha	
1995	Joël Smets (B) Husaberg	Stefan Everts (B) Kawasaki	Alessandro Puzar (I) Honda	
1996	Shayne King (NZ) KTM	Stefan Everts (B) Honda	Sebastien Tortelli (F) Kawasaki	
1997	Joël Smets (B) Husaberg	Stefan Everts (B) Honda	Alessio Chiodi (I) Yamaha	
1998	Joël Smets (B) Husaberg	Sebastien Tortelli (F) Kawasaki	Alessio Chiodi (I) Husqvarna	
1999	Andrea Bartolini (I) Yamaha	Frédéric Bolley (F) Honda	Alessio Chiodi (I) Husqvarna	
2000	Joël Smets (B) KTM	Frédéric Bolley (F) Honda	Grant Langston (ZA) KTM	
2001	Stefan Everts (B) Yamaha	Mickael Pichon (F) Suzuki	James Dobb (GB) KTM	
2002	Stefan Everts (B) Yamaha	Mickael Pichon (F) Suzuki	Mickael Maschio (F) Kawasaki	
2003	Joël Smets (B) KTM*	Stefan Everts (B) Yamaha**	Steve Ramon (B) KTM*	
2004	Yves Demaria (F) KTM**	Stefan Everts (B) Yamaha*	Ben Townley (NZ) KTM*	
2005	Sven Breugelmans (B) KTM**	Stefan Everts (B) Yamaha*	Antonio Cairoli (I) Yamaha*	Stephanie Laier (D) KTM
2006	Yves Demaria (F) KTM**	Stefan Everts (B) Yamaha*	Christophe Poucel (F) Kawasaki*	Katherine Prumm (NZ) Kawasaki
2007	Yves Demaria (F) Yamaha**	Steve Ramon (B) Suzuki*	Antonio Cairoli (I) Yamaha*	Katherine Prumm (NZ) Kawasaki
2008	Sven Breugelmans (B) KTM**	David Philippaerts (I) Yamaha*	Tyla Rattray (ZA) KTM*	Livia Lancelot (F) Kawasaki
2009	Pierre Renet (F) Suzuki**	Antonio Cairoli (I) Yamaha*	Marvin Musquin (F) KTM*	Stephanie Laier (D) KTM
2010	Carlos Campano (E) Yamaha**	Antonio Cairoli (I) KTM*	Marvin Musquin (F) KTM*	Stephanie Laier (D) KTM
2011	Julien Bill (CH) Honda**	Antonio Cairoli (I) KTM*	Ken Roczen (D) KTM*	Stephanie Laier (D) KTM
2012	Matthias Walkner (A) KTM**	Antonio Cairoli (I) KTM*	Jeffrey Herlings (NL) KTM*	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2013	Klemen Gercar (SK) Honda**	Antonio Cairoli (I) KTM*	Jeffrey Herlings (NL) KTM*	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2014		Antonio Cairoli (I) KTM**	Jordi Tixier (F) KTM*	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2015		Romain Febvre (Yamaha)**	Tim Gajser (SLO) Honda*	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2016		Tim Gajser (SLO) Honda**	Jeffrey Herlings (NL) KTM*	Livia Lancelot (F) Kawasaki
2017		Antonio Cairoli (I) KTM**	Pauls Jonass (LV) KTM*	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2018		Jeffrey Herlings (NL) KTM**	Jorge Prado Garcia (E) KTM*	Kiara Fontanesi (I) Yamaha
2019		Tim Gajser (SLO) Honda**	Jorge Prado Garcia (E) KTM*	Courtney Duncan (NZ) Kawasaki
2020		Tim Gajser (SLO) Honda**	Tom Vialle (F) KTM*	Courtney Duncan (NZ) Kawasaki

[1] Europameister

Tim Gajser: Der 24-jährige Slowene holte sich 2020 seinen vierten WM-Titel

HRC

Tom Vialle: Der 20-jährige Franzose gewann 2020 mit KTM seinen ersten Weltmeistertitel

HAUDIQUERT

Courtney Duncan: Weltmeisterin 2019 und 2020

KAWASAKI

ALIGN MEDIA

Trotz Pech WM-Leader

Superstar Ken Roczen (Honda) verlässt Houston mit dem Red Plate des WM-Führenden. Doch mit Punktabzug und einer äußerst unglücklichen Niederlage gegen seinen Erzrivalen Cooper Webb muss der Deutsche harte Brocken verdauen.

Von: **Frank Quatember**

Den Sieg im zweiten Rennen in der texanischen Metropole holte sich Titelverteidiger Eli Tomac, gefolgt vom französischen Rookie Dylan Ferrandis sowie dem ewig jungen Justin Brayton.

Der Hammer am neu geschaffenen „Super Tuesday“ unter der Woche hatte es in sich. Bereits der erste Vorlauf sorgte für Schnappatmung. Chase Sexton zog den Holeshot vor Marvin Musquin, während der wilde Vince Friese spektakulär stürzte. Dabei flog sein Motorrad quer über die Strecke und verfehlte den verdutzten Ferrandis nur um Haaresbreite. Doch der Franzose blieb cool und schaffte kurz vor Ende noch den mental wichtigen Pass vorbei an Landsmann Musquin auf Platz 2. Vorlauf 2 ging an Justin Barcia vor Zach Osborne. Ken Roczen hatte viel Glück am Start, konnte sich im Geraffel nach Kurve 1 artistisch gerade so auf dem Motorrad halten.

Auch im Hauptrennen wirbelten zahlreiche Stürze das Feld durcheinander und sorgten für ein komplett anderes Podium als noch drei Tage zuvor beim Auftakt. Die Pechvögel hatte zumeist Bodenkontakt in der ultrakurzen Sandsektion. Am schlimmsten erwischt es den in Führung liegenden Honda-Star Chase Sexton, der ausgangs des Sandkastens per Highsider hart einschlug und mit starken Schmerzen an der rechten Schulter das Rennen beenden musste. Und auch die hoch gehandelten Zach Osborne und Adam Cianciarulo scheiterten im Kampf um den Sieg am tiefen Sand. Zu viel unnötiges Risiko, wie TV-Kommentator Ricky Carmichael analysierte.

Ganz im Gegenteil zu Champion Eli Tomac, der im Finale konzentriert startete, ruhig blieb und von den Fehlern der Konkurrenz profitierte. Es war sein SX-Sieg Nr. 35, damit zog der Kawasaki-Pilot gleich mit Ryan Dungey! Tomac unverblümt: „Die Stürze waren schon ein Geschenk. Mein Start hat geklappt, ich musste nicht wieder durch das Feld. So viele Jungs da draußen sind schnell, und das wird sich in den nächsten Rennen nicht ändern.“

Gegen Roczen motiviert

Für die deutsche Hoffnung Ken Roczen stand der Abend in Houston unter keinem guten Stern. Der Thüringer kam schlecht ins Rennen, kämpfte sich aber gut durchs Feld und lag in der Schlussphase als Vierter eigentlich ideal platziert. Leider lauerte am Hinterrad der kleine KTM-Pilot Cooper Webb, wie so oft höchst motiviert, wenn er die #94 in Sichtweite hat. Webb ging am deutschen „Erzfeind“ mit einem giftigen Pass vorbei, Roczen war Fünfter im Ziel und übernahm damit die Führung in der Serie. Doch die Strafe folgte auf dem Fuß, denn die Rennjury erkannte beim Sturz von Sexton, dass Roczen trotz geschwenkter Rotkreuzflagge sprang, und nahm dem Thüringer vier Punkte und das Red Plate weg. „Ich bin enttäuscht“, klagte Roczen über Instagram. „Ich konnte die Flagge nicht sehen, weil mir die Sicht durch Dylan versperrt war. Eine Geldbuße oder Verwarnung wäre okay gewesen, nun ist das Red Plate weg.“

ALIGN MEDIA

Pech: Erst in der letzten Runde nahm Webb Roczen (#94) die Führung ab

Yamaha-Pilot Dylan Ferrandis bestätigte im Finale als Zweiter die hohen Erwartungen von Fans und Experten. „Ich habe alles gegeben, bin ruhig geblieben und habe die Fehler der anderen clever genutzt“, erklärte der 26-jährige Franzose. Extrem stark agierte Ferrandis vor allem im Waschbrett, aber auch in der Sandsektion.

Für zwei US-Boys war der Dienstag eher ein gebrauchter

Tag. Pechvogel Nr. 1 war Zach Osborne: Der Husky-Star war zwei Runden vor Ultimo schon fast am Hinterrad von Leader Tomac, stürzt aber nach einem Fehler und fiel auf Rang 10 zurück. Bei GasGas-Pilot Justin Barcia brach kurz nach dem Start der Schalthebel ab. Laut eigener Aussage fuhr der Tabellenführer den Rest des Rennens im ersten Gang bis auf Rang 9 im Ziel …

Houston, die dritte

Last, but not least wollen wir Justin Brayton nicht vergessen! Der Mann wird nächsten Monat 37 Jahre alt, spulte seine Runden im Finale ab wie ein Uhrwerk und erreichte als Dritter vor Webb und Roczen das Ziel. Und das auf einer Privat-Honda, Respekt!

Houston verabschiedete sich mit einem weiteren fantastischen Renntag im zu etwa einem Fünftel gefüllten NRG-Stadion. Nach seinem Fahnen-Blackout präsentierte sich Honda-Star Ken Roczen letzten Samstag auf dem Weg hin zum Abendrennen angriffslustig und enorm schnell. Die Zeichen standen deutlich auf Sieg, seinen Vorlauf gewann der 26-Jährige entschlossen vor Justin Barcia und Cooper Webb. Im zweiten Vorlauf konnte Adam Cianciarulo seinen Kawasaki-Kollegen Eli Tomac und Malcolm Stewart in Schach halten.

Das Finale konnte kommen, und es begann spektakulär mit dem Holeshot von KTM-Star Cooper Webb. Ken Roczen setzte sich sofort an das Hinterrad des Champions von 2019 und konnte bereits zwei Minuten später mit einem cleveren Pass an Webb vorbei in Führung gehen. Bis kurz vor Ultimo konnte der Deutsche das Rennen kontrollieren, aber Cooper Webb hielt den Rückstand immer gering. Eingangs der Schlussrunde nahm das Drama seinen Lauf: Roczen wurde durch den Schotten Dean Wilson am Überrunden gehindert, wobei Wilson konsequent blaue Flaggen ignorierte. An einem der Bremssprünge rutschte Roczen von den Rasten, Webb nutzte seine Chance und blockte den Mattstedter aus der Spur. Nach dem Sieg von Webb beschwerte sich Kenny lautstark beim vorbeifahrenden Wilson, und auch auf dem Podium kochte sein Blut noch: „Am liebsten würde ich ein Loch in die Wand schlagen. Aber ich muss ruhig bleiben. Die letzte Runde war Mist, er (Wilson) war vor mir, ich habe mir die Seele rausgeschrien und er sagt, er hätte mich nicht gehört!“ Rivale Webb goss kein Öl ins Feuer: „Ken ist top gefahren, hat keine Fehler gemacht. Das Überrunden war heute sehr kompliziert, ich hätte mir ein anderes Duell mit Ken gewünscht.“

HRC

Voll konzentriert: Ken Roczen

YAMAHA

Hohe Erwartungen bestätigt: Dylan Ferrandis (Yamaha)

FELD ENTERTAINMENT

Teilerfolg: Ein Tagessieg für Eli Tomac (Kawasaki)

HRC

Pech nach Führung: Roczen-Kollege Chase Sexton (Honda)

Ein Punkt Vorsprung

Die gute Nachricht: Nach drei Runden liegt Roczen in der Meisterschaft mit einem Punkt in Führung, dahinter ist alles eng beieinander. Bis auf den Thüringer standen sieben verschiedene Fahrer bei den drei Rennen auf dem Podium, das verspricht Hochspannung für die kommenden drei Renntage in Indianapolis!

Hinter dem siegreichen Duo Webb und Roczen konnte sich Adam Cianciarulo als Dritter über ein glänzendes Ergebnis und vor allem ein sturzfreies Rennen freuen. Der Rückstand auf die beiden Führenden im Ziel war zwar groß, aber jedes Podium sorgt beim verletzungsanfälligen Kawasaki-Piloten für mehr Selbstvertrauen.

Die erfahrenen Justin Barcia und Eli Tomac mussten im 450er-Finale nach durchwachsenen Starts hart arbeiten, um die Top-5-Plätze zu erreichen. Das gelang beiden, wobei der äußerst schnelle GasGas-Pilot Barcia ohne einen völlig unnötigen Crash in der Sandsektion wohl sogar noch das Podium erreicht hätte.

Nicht viel zu lachen hatten die zwei Franzosen Marvin Musquin und Dylan Ferrandis. Musquin fiel nach Pech am Start bereits wenig später noch weiter zurück, als er an einem Bremssprung Vince Friese in das Hinterrad fuhr. Und auch Rookie-Sensation Ferrandis kam schlecht aus dem Gatter und konnte in keiner Phase des Rennens an seine zuvor gezeigten Leistungen anknüpfen. Einen ähnlichen Abend zum Vergessen erlebte Husky-Pilot Zach Osborne. Der 31-jährige Geheimtipp verabschiedete sich damit bereits aus dem Kampf um die Plätze an der Sonne. ■

SUPERCROSS-WM

Houston (USA): 2. WM-Lauf, 19. Januar

1.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
2.	Dylan Ferrandis (F)	Yamaha
3.	Justin Brayton (USA)	Honda
4.	Cooper Webb (USA)	KTM
5.	Ken Roczen (D)	Honda
6.	Marvin Musquin (F)	KTM
7.	Malcolm Stewart (USA)	Yamaha
8.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
9.	Justin Barcia (USA)	GasGas
10.	Zach Osborne (USA)	Husqvarna

Houston (USA): 3. WM-Lauf, 23. Januar

1.	Cooper Webb (USA)	KTM
2.	Ken Roczen (D)	Honda
3.	Adam Cianciarulo (USA)	Kawasaki
4.	Justin Barcia (USA)	Gas Gas
5.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
6.	Malcolm Stewart (USA)	Yamaha
7.	Aaron Plessinger (USA)	Yamaha
8.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
9.	Zach Osborne (USA)	Husqvarna
10.	Justin Brayton (USA)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 17 Läufen

1.	Ken Roczen	60 Punkte
2.	Cooper Webb	59
3.	Justin Barcia	59
4.	Eli Tomac	54
5.	Adam Cianciarulo	51
6.	Justin Brayton	51
7.	Malcolm Stewart	51
8.	Dylan Ferrandis	50
9.	Marvin Musquin	48
10.	Zach Osborne	40

Durch die Wüste: Für einen Blick in die Landschaft bleibt wenig Zeit

HERO

„Eine coole Rallye“

Sebastian Bühler, einziger deutscher Teilnehmer bei der Dakar Rallye, erreichte nicht nur das zweite Mal das Ziel. Der 26-jährige Hero-Werksfahrer schaffte mit Schlussrang 14 eine beachtliche Leistung.

Von: **Thomas Schiffner**

Seit zwei Jahren startet Sebastian Bühler auf der in Stefanskirchen aufgebauten indischen Hero. War das 2012 noch ein von Speedbrain aufgebautes Chassis mit Fremdmotor, handelt es sich nun längst um eine in Bayern für den Rallye-Einsatz optimierte indische Hero, die das Hero Motorsports Team Rally unter der Leitung von Wolfgang Fischer Werksfahrer Bühler stellt.

Der gebürtige Westfale wanderte 1995 mit seinen Eltern nach Portugal aus und kam dort früh zum Sport. „Eigentlich dreht sich mein ganzes Leben um den Motorradsport. Denn wenn ich nicht trainiere, schraube ich an meinen Motorrädern oder verkaufe Motorradteile“, erklärt Bühler, zurück in Portugal, MSa.

Seine dritte Dakar war mit Platz 14 auch seine Beste. Doch anfangs war weder klar, ob er teilnehmen könnte noch, ob die Rallye stattfinden würde: „Es stand kurz in der Luft, ob sie die Rally absagen, aber glücklicherweise konnte die ASO Maßnahmen vornehmen, womit die Rallye alle Corona-Auflagen erfüllen konnte. Unglücklicherweise hatte ich mir Anfang Dezember noch das Schlüsselbein gebrochen, und eine Zeitlang war es gar nicht sicher, ob ich an der Dakar teilnehmen kann.“

Wunderschöne Landschaft

Bühler blieb von größeren Stürzen verschont, und die Hero hielt den Belastungen über 7646 Kilometer bis ins Ziel in Jeddah stand. So war das Fazit des Deutschen durchweg positiv: „Ich fand, es war eine coole Rallye, die Navigation war zwar deutlich schwieriger als im letzten Jahr, aber technische und Geschwindigkeitsstrecken wechselten sich ab und machten die Etappen abwechslungsreich. Man sieht zwar nicht so viel von der Landschaft, weil man sich die ganze Zeit auf das Roadbook und das Gelände konzentrieren muss, aber es bleiben immer Augenblicke, in denen man die wunderschöne Landschaft in Saudi-Arabien bewundern kann. Wir sind Strecken gefahren, auf die man normalerweise nicht kommt. Das ist schon ein Privileg.“

Bei Einzeletappen bis zu einer Länge von 813 Kilometern ist eine Dakar aber nie ein Zuckerschlecken. Von 101 gestarteten Motorradfahrern erreichten neben Bühler nur 62 das Ziel. „Am anstrengendsten fand ich die langen Verbindungsstrecken. Wir mussten morgens oft schon um drei bis vier Uhr losfahren und zudem war es auch oft extrem kalt. Stürze hatte ich zum Glück keine nennenswerten. Bei mir hat sich zwar zweimal die Airbag-Weste geöffnet, aber das war mehr ein zur Seite kippen als Stürze.“

Mit entscheidend für den Ausgang war dieses Jahr die Navigation – das Roadbook wurde erst 20 Minuten vor Etappenbeginn ausgehändigt. „Die Roadbooks waren gut gemacht, da muss man die Organisation wirklich loben. Die Navigation war dieses Jahr sehr tricky, und man musste höllisch aufpassen, um keine Fehler zu machen. Ich bin auch das ein oder andere Mal falsch abgebogen, aber das Gute ist, dass man immer dazulernt." Nach der Dakar ist vor der Dakar: Sebastian Bühler genoss nach Rallyeende ein paar Erholungstage zu Hause in Portugal. „Danach geht es aber schon wieder mit dem Training los; die nächsten Wettkämpfe stehen hoffentlich an. Im Hero Team fühle ich mich sehr wohl. Es ist für mich wie eine kleine Familie.“ ■

HERO

Sebastian Bühler: Trotz Schlüsselbeinbruchs gestartet und im Ziel

!

Sebastian Bühler

Geburtstag: 13.10.1994
Geburtsort: Duisburg
Herkunftsland: Deutschland, deutsche und portugiesische Staatsbürgerschaft

KARRIERE
2019: Rallye Dakar, Platz 21
2020: Rallye Dakar, ausgefallen (Platz 21), FIM Bajas World Cup, Platz 1
2021: Rallye Dakar, Platz 14

Internationale Speedway-Ligen

Corona-Fortsetzung

Die Speedway-Bundesliga-Saison 2020 fiel der Corona-Pandemie zum Opfer. Die Saison 2021 ist auch schon ausgesetzt.

Von: **Thomas Schiffner und Andreas Fahldiek**

Einen Terminkalender gibt es für dieses Jahr (noch) nicht. Die in der Speedway Veranstalter Gemeinschaft (SVG) organisierten Vereine haben sich darauf verständigt, erst dann über Ligatermine nachzudenken, wenn sicher ist, dass wieder Rennen mit (genügend) Zuschauern stattfinden können.

Zumal nicht sicher ist, dass von den für 2020 gemeldeten Teams Brokstedt, Stralsund, Güstrow und Landshut Letzteres überhaupt dabei wäre. Wegen der unsicheren Situation haben sich die Bayern, wie schon letztes Jahr die „Wölfe" Wittstock, in der 2. polnischen Liga eingeschrieben. Das garantiert zwölf Rennen im Jahr, Live-TV und zweimal das innerdeutsche Match Wittstock-Landshut.

In den traditionellen Speedway-Ländern sieht es wenig besser aus: Der Saisonstart in Großbritannien soll Anfang Mai sein, doch noch gibt es keine Termine. Fest steht, dass die 1. Liga Premiership mit nur sechs Clubs gefahren wird. Jedes Team soll je zwei Heim- und Auswärtsrennen bestreiten (also 20 Matches).

Die drei polnischen Ligen starten am 3. April in die Saison, in Liga 2 (= dritte Liga) mit Landshut und Wittstock. In Schweden fährt die 1. Liga Elitserie mit neun Teams. Auch in Dänemark wird wieder gedriftet, acht Clubs haben gemeldet. Der Liga-Ablauf wurde aber auf sieben Runden gekürzt. ■

RADSZUWEIT

Speedway-Bundesliga: Kommt sie 2021 zurück?

NACHRUF JOËL ROBERT

ADIEU, MONSIEUR MOTOCROSS

Joel Robert ist tot. Der sechsmalige Motocross-Weltmeister aus Belgien verstarb nach einem Herzstillstand, begleitet von einer Corona-Infektion, im Alter von 77 Jahren. Die Weltmeisterschaft gewann der „Bulle aus Châtelet" in den Jahren 1964, 1968, 1969, 1970, 1971 und 1972, dreimal auf CZ und dreimal auf Suzuki. Er gewann 50 WM-Läufe. Dieser Rekord hielt länger als 30 Jahre und wurde erst im Jahre 2004 von Stefan Everts gebrochen.

Joël Robert war ein physisch ungemein starker Fahrer, dazu kam ein einzigartiges Gefühl für Strecke und Motorrad. Abseits der Motocross-Strecken war der Belgier für seine Lebenslust bekannt, für das tägliche Training hatte er weniger übrig. Aber das machte er mit Talent und Willen im Rennen mehr als wett. In seiner Glanzzeit fuhr er bis zu 300 Rennen pro Jahr!

Für viele Motocrosser weltweit war und ist Joël Robert ein Vorbild. In seinem Heimatland Belgien genießt der Multi-Champion Kultstatus. Für den zehnfachen Weltmeister Stefan Everts zählt Joël Roberts zu den größten Piloten aller Zeiten: „Joël hat mich immer beeindruckt, hatte großen Einfluss auf meine Karriere und die meines Vaters. Am meisten bleiben mir seine Anekdoten in Erinnerung. Als er nonstop fünf Tage nach Russland fuhr und dort den WM-Titel gewann. Und auf der Rückfahrt im Zug feierte. Als er mit Steve McQueen an Weihnachten fuhr. Als er 1972 seinen letzten WM-Titel gewann und ich als Baby mit an der Strecke war. Wir werden dich nie vergessen, Joël."

Eine andere belgische Legende verdankt ihren Vornamen Joël Robert: Der fünfmalige World Champion Joël Smets erinnert sich vor allem an die gemeinsame Zeit im belgischen MXoN-Team mit Joël Robert als Team-Manager. „Wir hatten wundervolle Momente. Er war weltweit populär und hat unseren Sport auf ein neues Niveau gehoben. Ich bin so stolz, denselben Namen zu tragen wie Monsieur Motocross!"

Mit Joël Robert ist eine der größten Legenden des Motorradsports von uns gegangen. Doch die Erinnerung an ihn bleibt für immer und ewig.

NACHRICHTEN

MONTICELLI KAWASAKI-WERKSFAHRER

Das Geheimnis war längst keines mehr, nun hat das Kawasaki-Werksteam seinen zweiten Piloten für die Motocross-WM bekannt gegeben. Wie erwartet wird der 26-jährige Italiener Ivo Monticelli neben Weltmeister Romain Febvre für das Team unter Teambesitzer Thierry Chizat Suzzoni im MXGP an den Start gehen. Mit Francois Lemariey verließ der langjährige Team-Manager des Kawasaki Racing Teams die Motocrosswelt. Der 36-jährige Franzose möchte sich in Zukunft mehr der Familie widmen.

22. SAISON FÜR STRIJBOS

Die WM-Karriere von Kevin Strijbos geht weiter. Der 35-jährige Belgier erhielt den dritten und letzten Startplatz beim holländischen Gebben van Venrooy Racing-Team. Seit 2000 fährt der Fanliebling in der Motocross-WM und ist damit der älteste Pilot im Feld. Neben der WM wird Strijbos die Dutch Masters of Motocross bestreiten, seine Team-Kollegen sind Calvin Vlaanderen und Brent van Doninck.

ERIK RISS IN POLEN UND SCHWEDEN

Erik Riss, der den Winter mit seiner frischgebackenen Ehefrau Maddie in Australien verbrachte, hat sich aus den britischen Speedway-Ligen abgemeldet: Der zweifache Langbahn-Weltmeister startet weder für King's Lynn noch für Redcar. Neben der 2. polnischen Liga (für Wittstock) wird der 25-Jährige für Rospiggarna in Schweden fahren.

UFA IN FÜHRUNG

Nikolai Krasnikovs Club in Ufa gewann die dritte und vierte Runde der russischen Eisspeedway-Superliga in Ufa. Beste Fahrer waren Dinar Valeev für Ufa (15/15 Punkte) und Dmitry Khomitsevich für Kamensk (13/13). Ufa führt die Tabelle (20) vor Kamensk (19) und Togliatti (10) an.

MOTOR SPORT aktuell

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Alfa Romeo

Giulia Super 1600, EZ 07/1973, 96875 km, 82 kW (111 PS), Sahara-Beige, L/H-Zul./ HU-AU neu, 15.900,- €. Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55556

Bentley

Wir kaufen Ihren Bentley oder Ihren Sportwagen
Sprechen Sie uns einfach an
Tel. 0211-737774-0
www.bentley-duesseldorf.de H

BENTLEY

Bentley Düsseldorf
Gottfried Schultz Premium GmbH
Höherweg 95
D-40233 Düsseldorf, Germany
Tel. 0211-737774-0
www.bentley-duesseldorf.de H

BMW

X4 M letzter mit Klappe, EZ 07/2016, 34182 km, 20" LMR, Topzustand, Scheckheft, 41.444,- € (MwSt awb). Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55558

X5 V8 5,0, EZ 12/2015, 99898 km, 330 kW, top gepflegtes Fahrzeug, helles Leder, 37.500,- € (MwSt awb). Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55557

Suche Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0172/8339378 H

Ferrari

208 GTB turbo, EZ 06/1983, restauriert, 160 kW (217 PS), rosso corsa, Klima, H-Kz., KD + TÜV neu, 69.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL Th. Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55584

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauserstr. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neuu.gebr., a. Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Arden

Kaufe Original Arden Jaguar Fahrzeuge. E-Mail: jagfan72@gmx.de H

Mercedes

www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55504

E 350 AMG Cabriolet Sammlerstück, im Originalzustand, Mod. 2011 ,lückenlos MB Scheckh., 8x Alu, Original nur 84000 km, Volla., VB 23.500,-. 0170/6823950

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55587

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
*Bitte Bankverbindung angeben

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Porsche

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Garagentoröffner HomeLink
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H

Kaufe 911, Turbo + RS. 0172/9342421H

993 Gemballa Turbo-breit, EZ 04/1995, 63989 km, 331 kW (451 PS), D. Fzg., top gepflegtes Cabrio, 91.993,- €. Kraus + Schröder OHG, Hauptstr. 35, 61350 Bad Homburg, Tel. 0172/8588788 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55554

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

Porsche Zentrum Chemnitz

Taycan 4S in Kaminrot, EZ 12/2020, 9900 km, 420 kW, 360° Kamera, HUD, 21" LMR, 136.990,- € (MwSt. awb.). Kamps Sportwagenzentrum Chemnitz GmbH & Co. KG, Tuchschererstr. 9-11, 09116 Chemnitz, Tel. 0371-369110 H

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Beratung - Verkauf - Service
BELL HELMETS
Direkt vom Importeur
Lütticke *motorsport*
02354-7046993
www.lms-racing.com

SCHARF und SCHNELL:
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Smart

www.berlin-tuning.com H

Volvo

Teileversand für Volvo & Saab. T. 09229/9799-97, F.-98, www.ft-albert.deH

VW

memminger
www.feine-cabrios.de

>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H

www.Rennsportshop.com

Kfz-Leitungen.de
Bremse- Cabrio- Lenkung- Benzin- Kupplung
Hersteller von Stahlflexleitungen + Rohre
07666 / 9121550 • info@fabian-spiegler.de kfz_leitungen.de

T-Roc 1.5 l TSI, EZ 05/2020, 150 km, 110 kW (149 PS), Indiumgrau, LED, RF-Kamera, Navi, 8-fach, 28.900,- € (MwSt. awb.), Verbr. l/100 km: 4,7 außero., 6,7 innero., 5,4 komb., CO2 124 g/km, Kl. B. Auto Schmitt GmbH, Am Kalkbrunnen 12, 69151 Neckargemünd, Tel. 06223/9238-0, www.auto-schmitt.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55524

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Versicherungen

www.clickvers.de
MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Zubehör

Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 07/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70 ❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,20 ❑ sport auto € 4,80

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 31906 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem Rabatt in Höhe von 25%.
Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Leserbriefe

RED BULL

Dienstantritt in Red Bulls Rennfabrik: Sergio Pérez macht sich mit seinem neuen Arbeitgeber in Milton Keynes vertraut

Zuschauerfrei auch nach Corona

zur Rennsport-Zukunft
MSa 06/2020

Die Formel 1 versenkt sich 2021 aus Geldgier im Bezahlfernsehen und wird deshalb in der deutschen Öffentlichkeit keine große Rolle mehr spielen, was schade für Mick Schumacher ist. Andere große Automobilrennserien, siehe DTM, tendieren zukünftig immer mehr zu Elektroantrieben. Wegen quietschenden Elektroschleifern werden aber sicher nicht viele Zuschauer zum Nürburgring, zum Sachsenring oder nach Hockenheim kommen. Deshalb waren die Corona-bedingt zuschauerfreien Rennen des Jahres 2020 schon mal eine gute Vorübung für die Zukunft. Die Formel E generiert ihr Publikum ja nur dadurch, dass in Großstädten gefahren wird, wo eh ein paar Leute zufällig vorbeikommen.

Stefan Friebel
D-09328 Lunzenau

Russell wartet auf Mercedes

zur Mercedes-F1-Planung
MSa 06/2020

Kann man es eigentlich noch besser machen als dieser George Russell bei seinem Mercedes-Debüt in Bahrain? Ohne groß zu trainieren vom schlechtesten ins beste Formel-1-Auto, und gleich auf Augenhöhe mit Bottas und darüber hinaus! Chapeau! Wenn das nicht die Fahrt eines neuen Champions war, den die ganze Welt miterleben durfte. Es kommt einem leider so vor, dass Herr Wolff dies alles nicht will, da er ja seinen Rekord-Champion hat, samt Wasserträger. Wozu Konkurrenz ins eigene Team holen (siehe Nico Rosberg)? George Russell wäre womöglich gut beraten, nicht zu lange auf Mercedes zu warten. Dafür ist er viel zu wertvoll.

Hans Jurcys
D-68723 Oftersheim

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

6. März: Freies Fahren auf dem Hockenheimring
19. April: Freies Fahren Bilster Berg
28. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife

DSK

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Mittwoch, 27. Januar

19.50	Ennstal Classic Rallye 2019	eoTV
22.45	Goodwood Members Meeting 2018	eoTV

Mittwoch, 27. Januar bis Samstag, 30. Januar

ca. 20.00	NASCAR Trucks 2020, div. Rennen (Zus.)	Motorvision TV*

Donnerstag, 28. Januar

21.20	Car History – BMW Racing (auch Fr., 19.05)	Motorvision TV*

Freitag, 29. Januar

ab 08.30	Formel 2, Bahrain (alle 4 Rennen/Wh.)	Sky Sport 2*
16.00	Formel 1 2020, GP Abu Dhabi (Wh.)	Sky Sport 1*
19.50	Schauinsland Classic Rallye 2019	eoTV

Samstag, 30. Januar

19.20	Sachsen Classic Rallye 2019	eoTV
19.50	Hamburg – Berlin Classic Rallye 2019	eoTV
21.00	IMSA 24h Daytona, Rennen **LIVE**	Motorvision TV*

Sonntag, 31. Januar

08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
19.50	Nord-Ostsee Classic Rallye 2019	eoTV

Montag, 01. Februar

ab 17.40	Diverse Rallye-Events (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
19.50	Eggentaler Herbst Classic Rallye 2019	eoTV
20.45	Goodwood Festival of Speed 2019	eoTV

Dienstag, 02. Februar

19.50	Merbag Mailand Rallye 2019	eoTV

Motorrad

Sonntag, 31. Januar

15.15	Diverse Offroad-Sendungen (bis 16.50)	Motorvision TV*

Montag, 01. Februar

ab 20.55	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 00.30)	Motorvision TV*

Dienstag, 02. Februar

ab 16.25	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 20.00)	Motorvision TV*

Internet/Livestreams

Freitag, 29. Januar

11.30 Trophée Andros Val Thorens, 1. Tag **LIVE**
www.tropheeandros.com

Samstag, 30. Januar

08.00 Trophée Andros Val Thorens, 2. Tag (Teil 1) **LIVE**
14.30 Trophée Andros Val Thorens, 2. Tag (Teil 2) **LIVE**
www.tropheeandros.com
21.00 IMSA 24h Daytona, Rennen **LIVE**
www.imsa.com/tvlive

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

29./30.01.	Trophée Andros, Val Thorens (Finale)	F
30./31.01.	IMSA-Sportwagen, 24h Daytona	USA

Motorrad

30.01.	Supercross-WM, Indianapolis (1)	USA
02.02.	Supercross-WM, Indianapolis (2)	USA

Vorschau

XPB

21 Zahlen zu 2021: Die wichtigsten Kennziffern zur 72. Saison der Formel 1

MOTORSPORT IMAGES

24h-Rennen von Daytona: Saisonstart der IMSA beim Langstrecken-Klassiker

WTCR

Immer noch günstig? Wir beleuchten die Kosten bei den TCR-Tourenwagen

HRC

Nächster Halt Indy: Verteidigt Ken Roczen die Führung in der Supercross-WM?